COLEÇÃO AMAZÔNICA
SÉRIE JOSÉ VERÍSSIMO

MANUEL NUNES DIAS

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão
(1755-1778)

1.º VOLUME

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
— 1970 —

Prosseguindo na série, ou antes, nas séries de seus lançamentos bibliográficos, a Universidade Federal do Pará divulga com esta obra uma das mais significativas, até hoje publicadas, para a história política e a geografia econômica da Amazônia, em particular, e do norte do país, em geral.

Trata-se de uma larga crônica da Companhia do Comércio do Grão-Pará, criada pelo gênio expansionista do Marquês de Pombal, a exemplo de outras tantas em que foi fértil o reinado de D. José I, em Portugal.

O autor da obra, originàriamente uma tese de concurso à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, o professor Manuel Nunes Dias, não é um neófito nas pesquisas arquivais, e agora o seu trabalho demonstra-o à saciedade pela ponderável soma de comunicações inéditas que revela.

Não é livro pioneiro no assunto, digamo-lo, já abordado por outros no Brasil e em Portugal e aqui mesmo em Belém por João Lúcio de Azevedo, quando residente entre nós, nos famosos e hoje raríssimos "Estudos de História Paraense" (1893).

É, porém, um dos mais importantes deles — denso, sério, honesto e profundo — bem pensado, interpretado e lançado, o que levou agora a Universidade Federal do Pará a incluí-lo, jubilosamente, entre as suas publicações.

Prof. Dr. **ALOYSIO DA COSTA CHAVES**
Reitor da Universidade
Federal do Pará

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão

(1755-1778)

COLEÇÃO AMAZÔNICA
SÉRIE JOSÉ VERÍSSIMO

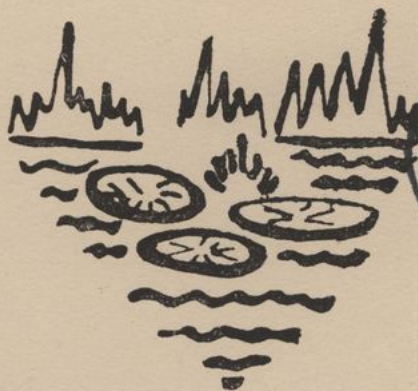
MANUEL NUNES DIAS

FOMENTO E MERCANTILISMO:

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão

(1755-1778)

Tese de concurso para docência livre apresentada à Cadeira de História da Civilização Moderna Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, em agôsto de 1960, e aprovada com distinção.

1.º VOLUME

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

—— 1970 ——

À Nayr, minha espôsa,

e a nossos filhos

Walter,

Roberto

e Maria de Fátima

Direção do
Prof. ARTHUR CESAR FERREIRA REIS

Capa — Desenho de
LUÍS DE MIRANDA CORRÊA

PREFÁCIO

As chamadas Companhias de Comércio foram instrumentos de alto rendimento de que se valeram os povos que se lançaram à emprêsa de europeisação da terra. Inglêses e francêses, através delas, criaram e fortificaram os respectivos impérios no Oriente, na África e nas Américas. Portuguêses e espanhóis usaram-nas para fomentar o desenvolvimento econômico de seus espaços ultramarinos, com resultados que têm sido negados sistemàticamente ou louvados com não menos entusiásmo. A história do que fizeram, nos nossos dias, já é outra história, ligada ao colonialismo que se encerra e em determinado momento pôs em sério perigo a própria segurança do Brasil.

O professor Manuel Nunes Dias, na tese com que se candidatou à livre docência na Universidade de São Paulo, levantou a crônica minuciosa do que representou, para o extremo-norte de nossa pátria, a Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, criada, no consulado pombalino, como aquela outra, para Pernambuco e Paraíba, que carece de um trabalho com a extensão e a excelência dêste. Apresentando com segurança os fatores que a condicionaram e a explicaram, em particular o pensamento econômico a que podemos filiar os que a idealizaram e fizeram funcionar a conjuntura que Portugal vivia, o quadro político universal dentro do qual tinha de movimentar-se Sebastião José de Carvalho e Melo, preferentemente o britânico, que pretendia manter em suas mãos o govêrno econômico do velho reino peninsular, o professor Nunes Dias, com muita riqueza

de informações e uma reflexão pessoal bastante ponderável, que o liberta logo de qualquer reserva, propõe os antecedentes distantes e próximos da Companhia, convocando-nos para acompanhá-lo no que chamamos de crônica minuciosa, quase que diríamos cronológica, diária, dos fastos e dos insucessos que experimentou. Porque, nêsse particular, seu trabalho foi beneditino. Bastará ver o que representa de esfôrço o inventário da frota da Companhia, no seu ir e vir e no que levou e trouxe no cumprimento de suas obrigações mercantís.

Sua preparação para uma tarefa dessa natureza já fôra suficientemente atestada em ensaios anteriores, em especial aquela tese de doutoramento, em que versou o capitalismo comercial português em suas origens e nas suas primeiras experiências coloniais. Seus programas, como professôr auxiliar na Faculdade de Filosofia da Universidade paulista, refletem o amadurecimento por que descobre, propõe e analisa uma série de teses que são a melhor explicação para tôda uma série de acontecimentos que compõem o processo histórico europeu nos séculos XVI, XVII e XVIII.

Seu amôr à pesquisa, sua técnica no uso da documentação de que soube extrair o essencial, seu faro admirável na descoberta de fontes inéditas, a seriedade de seus conceitos constituiram, ademais, segurança indispensável para autorizá-lo à elaboração dêste livro, que perdeu pela extensão, pela profundidade, pela globalização da matéria, o caráter de mera tese de concurso para alcançar a graduação de obra de reconstituição histórica, de consulta indispensável, e de admirável exame de um tema que provocava debates e insatisfações, como ângulo ativo de tensão, no sempre atual problema da excelência ou não do consulado de Pombal. Acredito que, sob êsse aspecto, êsse livro será um elemento da maior valia, como contribuição definitiva para o estudo imparcial e já tardio de faces econômicas e políticas de um período que apaixonou, o que importa em confessar

que, se apaixonou, impediu o raciocínio frio, sereno, a reflexão sensata e honesta.

* * *

O estudo da vida da Companhia não foi iniciado pelo professôr Nunes Dias. Antes dêle, João Lucio de Azevedo, nos "Estudos da História Paraense", Pará, 1893, J. Mendes da Cunha Saraiva, em "Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil", Lisbôa, 1958, apresentado à 3.ª Seção do 1.º Congresso de História da Expansão Portuguêsa no Mundo, haviam procurado, o segundo principalmente, fazer aquela crônica. Tito Augusto Carvalho, em "As Companhias Portuguêsas de Colonização", Lisbôa, 1902, e Martin Carvalho, em "As Companhias Portuguêsas de Colonização", Coimbra, 1903, tinham tido oportunidade de fixar as grandes linhas da história do que as companhias de comércio realizaram, no esfôrço de expansão e de extracontinentalidade de Portugal. Manoel Diegues Júnior, de seu lado, em "As Companhias Previlegiadas no Comércio Colonial", publicado na Revista de História, n.º 3, São Paulo, 1950, propuzera um quadro bastante interessante dessa história, no que ela se elaborara como história no Brasil. Nenhum, no entanto, com a minuciosidade, a penetração, a precisão, a objetividade, o domínio integral do assunto nas suas particularidades mais íntimas, como o professôr Nunes Dias que fez, evidentemente, um trabalho modelar que significa, em última análise, não apenas um êxito seu, mas um sucesso da Universidade que o recebeu como livre-docente e anteriormente o havia realizado na formação especializada que lhe proporcionara.

A excelência dêste livro não impede, no entanto, que lhe assinalemos algumas passagens em que seu ilustre autor se deixou vencer pelo visgo do tema e afirmou o que não nos parece razoável. Por exemplo: no tocante às condições em que vivia a região, à introdução de escravos, à política de

garantia da presença portuguêsa por meio de uma rêde de fortificações, à introdução do gado, ao processo de urbanização e de colonização intensificada, parece-nos que afirmou demais. A região, êle nô-la descreve como a estiolar-se, sem perspectivas, região em abandono ou mesmo perdida, avança com certa ênfase, antes da ação da Companhia. E na defesa de tese, ao lhe contestarmos a conclusão pessimista, alegou que se firmara para tal nos nossos pobres escritos sôbre a história do extremo-norte do Brasil. Ora, jamais escrevi que a Amazônia, antes da atuação da Companhia, estivesse a perder-se para Portugal, por efeito de mau govêrno, má orientação, incapacidade do Estado para desenvolvê-la, possuindo-a efetivamente. Ao contrário, em tudo quanto venho escrevendo, há sempre a nota simpática ao esfôrço português, que, desde os primeiros momentos vinculou-se à ela, seja pela interferência direta do poder central, que promoveu a exploração das "drogas", a cooperação do gentio, mobilizado por intermédio de seis Ordens Religiosas, ocupação efetiva do espaço físico, mediante a instalação de colonos e a ampliação e segurança da soberania através da ereção de casas fortes e posições fortificadas, seja pela iniciativa dos próprios colonos, que se lançaram a uma emprêsa de descobrimento, conquista e domínio que lhes deve assegurar a nossa maior admiração se a confrontarmos com igual tarefa de francêses e espanhóis nas áreas amazônicas em que tentaram fixar-se. No especial da operação econômica, todo um vasto texto legislativo foi sendo decretado de Lisbôa, antes da existência da Companhia, com resultados ponderáveis, visando justamente obter da Amazônia tudo quanto ela pudesse proporcionar como sucedâneo da especiaria que o Oriente não estava mais proporcionando ao mercado português.

O que se pode, a propósito, dizer, é que o processo de dinamização econômica não apresentava as condições que iremos encontrar mais tarde, graças à Companhia, que

trouxe um nôvo vigor, é certo, mas não pôde usufruir sozinha as glórias de uma emprêsa em que não foi pioneira. A política que Portugal vinha adotando na Amazônia, na fase anterior à presença da Companhia, não se mostrou, portanto, uma política que refletisse desinterêsse. Ao contrário, o interêsse foi constante e se pode fàcilmente demonstrar. Em meus livros sôbre "A Política de Portugal no vale amazônico" e "Estadistas Portuguêses na Amazônia", como nos ensaios sôbre "A expansão portuguêsa na Amazônia nos séculos XVII e XVIII", "Aspectos econômicos da dominação portuguêsa na Amazônia" e "Roteiro histórico das fortificações no Amazonas", além de outros como "Casaes, Soldados e Degredados na colonização da Amazônia", que Nunes Dias não teve ocasião de conhecer, penso que deixei perfeitamente esclarecido êsse ponto.

Para louvar-se a Companhia não há necessidade, assim, de atribuir-se-lhe o que não lhe pode ser creditado. O haver que apresenta é suficientemente grande para impô-la à nossa melhor consideração. Assim, antes dela, havia escravos africanos na Amazônia, o gado vacum e o cavalar já formavam rebanhos no Marajó. O sistema defensivo, por meio de praças fortes, vinha de há muito. Belém e Manáus deviam a respectiva existência, como centros demográficos, a estabelecimentos fortificados, o fortim do Presepio e o fortim de S. José do Rio Negro. A ocupação do espaço, na obra de colnização, já se processava com êxito. Como a urbanização já se expressava nitidamente.

Nunes Dias revela, pela política pombalina, uma simpatia especial. É muito explicável essa atitude. Quem se abalançar ao estudo do período não pode sair dêle, se o enfrentar despido de preconceitos ou de pensamentos prefirmados e procurar compreendê-lo em suas grandezas e nos seus aspectos negativos, que êle os teve em não pequena monta, senão concluindo que o ativo é muito mais importante que o passivo.

No tocante ao Brasil, pelo menos, foi assim. A preocupação de Sebastião José de Carvalho e Melo não começou no consulado que exerceu, foiel à idéia de onipotência do Estado, concepção política que o levou a extremos e exageros inaceitáveis e compuzeram o fundo do quadro negro em que o situam seus negadores ou seus intérpretes da extrema-direita. Temos, porém, mais vida no seu govêrno forte. Principiara quando, Ministro na Inglaterra, tivera ocasião de atuar com ímpeto, energia e rapidez para desmontar plano de homens de negócios que, sob a proteção ou mesmo certo incentivo do govêrno britânico, preparavam a conquista do sul do Brasil, como primeiro passo para a conquista do Prata, que era uma constante das preocupações imperiais da ilha européia, como, em artigo no "Jornal do Brasil", à luz da documentação que encontrei no Arquivo Histórico do Itamaratí, parece que deixei perfeitamente esclarecido.

Essa preocupação tomou corpo, insisto, quando recebeu a responsabilidade do poder e compreendeu que o ultramar precisava ser atendido nas suas implicações, como áreas essenciais à continuidade da pátria, continuidade a ser alcançada de acôrdo com os programas que traçou e pôs em funcionamento, para isso tendo de enfrentar a rotina, os interêsses feridos, as fôrças conservadoras que o viam como um pulso enérgico, perigoso à ordem tranquila, modorrenta, a que estavam habituados e que lhes criara o bem estar de que não desejavam retirar-se. A reação total que encontrou, e mobilizou religiosos, nobres, homens de negócio, servidores públicos e estrangeiros (inglêses particularmente) que exauriam a nação, descapitalizando-a no econômico, despersonalizando-a no espiritual e mantendo-a isolada de um mundo que começava a trepidar nas reformas do iluminismo, precursor da revolução liberal, expressou-se por mil modos e só depois de a constatarmos com segurança é que poderemos entender a fôrça que representara e talvez encontrar a razão de certas medidas drásticas que o revelaram seguro de si e disposto a vencer sem hesitações, ou, como o

pintam os seus desafetos de ontem e de hoje, o governante despótico que cevaria seus ódios nos que ousavam discordar de suas ordens, de sua opinião, de suas decisões, enfim, de seu modo de ser.

Fixando a atenção no extremo-norte do Brasil, temos de convir que Sebastião José dispensou à região uma atenção tôda especial. O irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que fôra mandado governar o Estado e posteriormente chefiar a comissão portuguêsa que devia proceder, com a partida espanhola, às demarcações da fronteira determinada no tratado de 1750, serviu-lhe aos desígnios. E em certos casos, forneceu-lhe informações e, com estas, as sugestões que o levaram à política que adotou e constituiu o primeiro grande movimento visando à valorização e à integração da Amazônia. A Companhia de Comércio foi uma dessas sugestões. A idéia era vigente na região. Já dela se cogitava antes da chegada de Mendonça Furtado. O Capitão-General, todavia, é que lhe deu corpo, convencido de que com o seu concurso disporia o Estado daquêle instrumento útil para criar condições novas à área que lhe cabia gerir, assegurando-lhe, com a continuidade no Império, o progresso que planejava. A correspondência de Mendonça Furtado, a conhecida e a que Marcos Carneiro de Mendonça acaba de divulgar, compõe, tôda ela, uma constante de projetos, de idéias, de reflexões, de propósitos, de notícias sôbre a execução dos programas de trabalho que refletiam a política progressista que marcava o Consulado. A Companhia, com a mobilização do capital privado, daria os recursos para o impulsionamento, ao mesmo tempo que serviria para a imposição de um nôvo sistema de vida, elaborado de acôrdo com o pensamento oficial.

Nunes Dias, valendo-se de copiosa documentação que compulsou e soube manejar com o maior acêrto, assinalou essas razões e essas finalidades da Companhia. No deve e no haver dela, no entanto, não deu a ênfase necessária a alguns aspectos que podiam ter sido considerados com maior

largueza, como a contribuição financeira para que os servidores civís e militares do Estado fôssem mantidos em dia nos seus salários, pondo-se fim ao regime dos atrazos nos pagamentos, o mesmo ocorrendo no tocante às obras públicas, para cujo andamento concorreu com o mesmo adiantamento de recursos.

É preciso assinalar que no registro do deve e do haver, Nunes Dias propôs bem : a projeção da produção amazônica, levada, na Europa, a mercados distantes que só por meio da Companhia começaram a ser alcançados; a possibilidade de substituição da mão de obra indígena local, nas tarefas agrárias, pela negra, africana, mais intensamente trazida; a formação de possante frota, que permitiu a comercialização dos gêneros regionais numa velocidade até então desconhecida; o abastecimento da zona mineira de Mato Grosso, pelo Madeira, ao mesmo tempo que assegurava o acesso ao mar do que se extraia daquêles filões tão cobiçados; a valorização dos produtos regionais e a introdução de novas atividades, necessárias ao desenvolvimento e ao bem estar da sociedade regional, ao lado do incentivo para as fainas agrárias, algumas novas, como o arroz, e a possibilidade da montagem de pequena aparelhagem para uma primeira atividade manufatureira.

A Companhia, conquanto houvesse diligenciado para satisfazer as intenções desenvolvimentistas de Pombal e do mano Mendonça Furtado, recebida por entre grandes esperanças da colônia, como se pode comprovar com a participação de moradores que a ela se associaram como acionistas, nem por isso deixou de padecer das negações da própria colônia. Não nos queremos referir ao que contra ela argüiu a Companhia de Jesus, mas a governantes e colonos Manoel Bernardo de Melo e Castro, por exemplo, que sucedeu a Mendonça Furtado e foi governante diligente, mais de uma vez dirigindo-se a êste, que passara a exercer a Secretaria de Estado do Ultramar, acusou-a de descumprir as obrigações, explorar os moradores, desservindo a região. Ao

invés de um elemento que emprestava sangue nôvo, mais parecia uma fonte de empobrecimento, a sugar avidamente a economia regional. Leia-se-lhe a correspondência, guardada no Arquivo Público de Belém e já em parte divulgada nos "Anais" daquêle departamento estadual paraense, e se terá a confirmação do que escrevemos.

Logo nos inícios da experiência da Companhia, Manoel Bernardo, com um realismo crú, traçou o quadro da região que administrava propondo a dureza da vida que se vivia e os percalços que estavam surgindo e lhe provocavam aflições. A indisciplina do meio físico, que precisava ser amansado como demonstração palpável de posse e de domínio exato do ádvena, a indisciplina das multidões indígenas, que voltavam à existência pretensamente livre com as medidas revolucionárias do Marquês, como os problemas ligados à subsistência das populações eram motivos permanentes para a inquietação do governante que esperava muito da Companhia, mas aos poucos foi perdendo a confiança nela, como se fôsse possível obter tudo, a tantas instâncias e em meio a tantas dificuldades materiais. A Companhia, monopolista, revelava-se, no seu entender imediatista, um organismo cheio de cobiça e de poucos escrupulos : o que remetia não podia ser classificado como peça de bom acabamento, a merecer a aceitação de qualquer grupo mesmo pouco exigente.

A êsse pronunciamento um tanto amargo de Manoel Bernardo e de seus sucessores, junte-se, para o processo sereno e realístico sôbre a Companhia, a da documentação existente no Arquivo Histórico do Itamaratí, à luz da qual poderemos conhecer do pronunciamento de moradores que, à nova da "Viradeira" e com ela a perda de substância da Companhia, como obra de Pombal, se lançaram das murmurações para as críticas ferinas, as acusações impiedosas aos que a representavam, agenciavam ou dirigiam em Belém, apontados como desonestos, incapazes, quase diríamos

inimigos do Estado, como podemos conhecer a defesa veemente que dela fizeram outros, recordando os incentivos que a região recebera e a haviam impulsionado, estímulos pelos quais fortaleceu-se a vida urbana na hinterlândia, ampliara-se o relacionamento mercantil interno, crescera a produção da espécie agricultada ou colhida à floresta rica em "droga", a mão de obra africana passara a substituir a mão de obra do gentio local, libertado pela legislação pombalina, dera-se segurança ao Estado com a melhoria de suas fortificações, assegurara-se, ao erário régio, os elementos que lhe permitiram manter em dia os seus compromissos com os seus servidores ou com os que com êle contratavam a execução de serviços e, por fim, com a introdução de gêneros essenciais ao abastecimento local, melhoria das condições existenciais e preços que eram uma real retribuição aos que produziam.

Examinando a frio, podemos concluir, com Nunes Dias, pelo louvor à ação da Companhia e consequentemente, pelo louvor à Pombal como seu criador e seu mantenedor? A obra de Nunes Dias, volto a afirmar, sem ser uma simples tese de concurso, mas um livro definitivo, é, por isso mesmo, uma interpretação definitiva da obra da Companhia, que, inegàvelmente, foi útil, serviu ao extremo-norte, serviu bem. Seus frutos ficaram. A primeira página do que chamamos hoje de valorização da Amazônia, encontra-se no que ela promoveu. Os êrros de seus dirigentes, indicados serenamente por Nunes Dias, não são de tal vulto que possam diminuir os pontos altos que a creditaram. E sem negar a contribuição daquêles que escreveram sôbre ela, anteriormente, podemos chegar a uma outra conclusão — a de que Nunes Dias consagrou-se num trabalho modelar que o situa entre os nossos mais autênticos historiadores. A inclusão de seu trabalho na série José Veríssimo, da Coleção Amazônica, da Universidade do Pará, fazia-se necessária, como contribuição decisiva para o conhecimento dos assuntos regionais.

ARTUR CEZAR FERREIRA REIS

ABREVIATURAS

Sigla	Significado
A.R.A.B.P.M.	Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão.
A.P.H.A.N.R.J.	Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Rio de Janeiro.
A.P.P.	Arquivo Público do Pará.
A.N.R.J.	Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
A.N.T.T.	Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo (Lisboa).
A.H.M.F.	Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (Lisboa).
A.H.U.	Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa).
A.H.I.	Arquivo Histórico do Itamaratí (Rio de Janeiro).
A.C.M.L.	Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.
A.P.E.	Arquivo do Patrimônio do Exército (Rio de Janeiro).
A.H.P.	Arquivo Histórico Português.
A.D.G.M.	Arquivo do Diretório Geográfico do Maranhão.
A.A.N.R.J.	Anexos do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
A.C.G.P.M.	Acervo da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
A.D.	Alvarás Diversos.
A.D.A.N.T.T.	Alguns Documentos do Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo.
A.C.R.D.	Alvarás, Cartas Régias e Decisões.
A.B.N.R.J.	Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
A.I.V.P.	Anais do Instituto do Vinho do Porto.
A. 1.º C.H.N.	Anais do 1.º Congresso de História Nacional.
A. 4.º C.H.N.	Anais do 4.º Congresso de História Nacional.
A.B.A.P.P.	Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.

A.D.R.J.M. .... Alvarás, Descimentos, Regimentos e Juntas de Missões.

B.S.C.A.C.L. .... Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa.

B.G. .... Boletim Geográfico.

B.S.G.L. .... Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.

B.A.H.C. .... Boletim do Arquivo Histórico Colonial.

C.A.A.M. .... Cartas aos Administradores do Maranhão.

C.C.B. .... Cartas para Cacheu e Bissau.

C.A.P. .... Cartas dos Administradores do Pará.

C.A.A.P. .... Cartas aos Administradores do Pará.

C.D.S. .... Cartas de Datas e Sesmarias.

C.N.C.G.P.M. .... Cartas para o Norte da Companhia do Grão Pará e Maranhão.

C.Q.D.M. .... Cartas de Quitação de D. Manuel.

C.R.D.U. .... Cartas Régias e Decisões Ultramarinas.

C.A.M. .... Cartas dos Administradores do Maranhão.

C.C.G.P.M. .... Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.

C.C.F. .... Consultas do Conselho da Fazenda.

C.C.G.C.G.P.G.M. ..... Catálogo da Correspondência dos Governadores e Capitães Generais do Pará com o Govêrno da Metrópole.

C.G.A.V.A.D. .... Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro.

C.B. .... Coleção de Bulas.

C.P. .... Coleção Pombalina.

C.C. .... Corpo Cronológico.

C.D. .... Colonos e Degredados.

C.D.V.R. .... Contas em Dívidas de Várias Repartições.

C.G.P.F. .... Correspondência dos Governadores com a Provedoria da Fazenda.

C.G.M. .... Correspondência dos Governadores com a Metrópole.

C.M.G. .... Correspondência da Metrópole com os Governadores.

C.G.C. .... Correspondência dos Governadores com a Côrte.

C.G.C.R.N. .... Correspondência dos Governadores com a Capitania do Rio Negro.

C.M.E.A.H.U. .... Cartografia Manuscrita Encadernada do Arquivo Histórico Ultramarino.

C.C.A.G.P. .... Copiadores de Cartas para os Administradores e Governadores do Pará.

C.P. .... Caixas do Pará.
C.M. .... Códices Manuscritos.
C.N.G. .... Conselho Nacional de Geografia.
D.C.G.P.M. .... Diário da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
D.D. .... Documentos Diversos.
D.H.B.N.R.J. .... Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
D.R. .... Documentos do Reino.
E.P. .... Estatística da População.
G.P.A. .... Guiné. Papéis Avulsos.
G.C.P.C.C. .... Governadores da Capitania do Pará. Correspondência com a Côrte.
I.B.G.E. .... Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
J.T. .... Junta do Tabaco.
J.F. .... Junta da Fazenda.
L.D. .... Livro de Doações.
L.I. .... Livro das Ilhas.
L.V.C.G.P.M. .... Livros de Vendas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.C.D.D. .... Livro de Registro de Cartas de Doação e outros Documentos.
L.R.E. .... Livro do Registro das Escrituras.
L.R.C.D.S. .... Livro de Registro de Cartas de Datas e Sesmarias.
L.R.A.C.G.P.M. .... Livros de Registros das Ações da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.L.P.C.G.P.M. ...... Livro de Recibos dos Lucros Partíveis da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.C.C.G.P.M. .... Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.R. .... Livro das Resoluções Régias.
L.R.I. .... Livro de Registro de Índios.
L.R.C.C.G.P.M. .... Livro de Registro de Consultas da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.P.A.C.G.P.M. .... Livros de Penhoras nas Ações da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.P.P. .... Livro de Registro das Procurações e Provimentos.
L.R.E.C.C.G.P.M. ...... Livro do Registro do Expediente da Contadoria da Companhia do Grão Pará e Maranhão.

L.R.C.P.J. .... Livro de Registro das Cartas e Patentes da Junta.
L.D. .... Livro de Decretos.
L.R.D.A.S.M. .... Livro de Registro de Decretos e Avisos de Sua Magestade.
L.R.P.P. .... Livro de Registro das Procurações e Provimentos.
L.E. .... Livro da Estremadura.
L.G. .... Livro do Guadiana.
L.M. .... Livro de Místicos.
L.C.N.E.C.G.P.M. ...... Livros das Cargas dos Navios por Entrada da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.C.N.S.C.G.P.M. ...... Livros das Cargas dos Navios por Saída da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.Cr.C.G.P.M. .... Livros das Carregações da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.C.C.G.P.M. .... Livros de Compras da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.R.S.M. .... Livro de Registro das Representações de Sua Magestade.
L.A.S.E. .... Livros dos Avisos das Secretarias do Estado.
L.B.C.G.P.M. .... Livros dos Balanços da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
L.R.C.P.Q.A. .... Livro de Registro das Cartas e Patentes da Queima das Ações.
M.P. .... Maços do Pará.
M.M. .... Maços do Maranhão.
M.R. .... Maços do Reino.
M.C.G.P.M. .... Maços da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
M. .... Memorial.
M.N. .... Marco dos Navios.
P.A.C.G.P.M. .... Papéis Avulsos da Companhia do Grão Pará e Maranhão.
P.P.N. .... Provisões, Patentes e Nomeações.
R.S.G.L. .... Reservados da Sociedade de Geografia de Lisboa.
R.T.A. .... Registro de Títulos da Alfândega.
R.S.E.P. .... Revista da Sociedade de Estudos Paraenses.
R.G.H.D.R.G.M. .... Revista de Geografia e História do Diretório Regional de Geografia do Maranhão.
R.B.G. .... Revista Brasileira de Geografia.
R.I.H.G.B. .... Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

R.I.H.G.S.P.	Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.
R.I.H.G.P.	Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará.
R.G.	Registro Geral.
R.P.H.M.	Registro de Patentes e Honras Militares.
R.P.S.	Registro de Patentes e Sesmarias.

INTRODUÇÃO

O estudo das Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil constitue um dos mais fascinantes e fecundos campos de investigação que se oferece à historiografia contemporânea.

O assunto, ainda quase inteiramente por desmoitar, seduz o espírito. É um importante capítulo que permanece ainda aberto à investigação e à análise. Rico em reflexão e formulação de problemas, conserva-se reservado, quase insensível. O intrincado matagal está por desbravar.

Trata-se, realmente, de uma tese cativante, fenômeno fundamental para a compreensão da economia atlântica luso-brasileira da segunda metade do século XVIII. Portugal tinha terras ultramarinas a povoar distribuídas por três continentes. A Coroa era, no entanto, econômicamente pobre para chamar a si semelhante encargo. O gravame era enormemente oneroso. As condições do Tesouro não permitiam à realeza explorar, ela mesma, o disputado patrimônio. Tratou, todavia, de resolver o problema por meio de certas modalidades de colonização que lhe pareciam mais convenientes ao seu rédito e às possibilidades de serví-la. Por isso viu-se levada a experimentar soluções ditadas pelas circunstâncias, sobremaneira pioradas pela conjuntura internacional. A cessão do monopólio de exploração do tráfico colonial não era nova. A fórmula vinha da época do empreendimento senhorial henriquino, começo da montagem do império atlântico. Evoluiu, todavia, nos séculos seguintes adquirindo singulares variantes. A Coroa tinha, por-

tanto, experiências anteriores de delegação de patrimônio, cedência monopolista.

A História do Brasil no tempo do consulado pombalino só a pode bem compreender quem averiguar mecanismos e estruturas das gigantescas emprêsas coloniais de comércio e navegação no complexo da vida de seu tempo. Nas Companhias encontra-se, na verdade, o solo ubertoso onde se implantam as profundas raízes do "processus" revelador da economia agrícola tropical ultramarina.

Experimente-se, pois, compreender a proeminência econômica do norte do Brasil e, foi assim, o restabelecimento do nordeste açucareiro e tabaqueiro na segunda metade do século XVIII, entre o crepúsculo aurífero da colônia e as vésperas da vinda da família real para o Brasil, sem a ação, respectiva, das Companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba. O processo de desenvolvimento econômico perde, com efeito, o sentido, fica balofo e inconsistente, se se escamotear a seiva oriunda do mercantilismo ultramarino português assente em sólidas linhas naqueles cometimentos coloniais.

O papel desempenhado pelas Companhias de colonização reclama, portanto, sérias pesquisas arquivais. O acervo documental — códices, cartografia manuscrita e papéis avulsos — acha-se, quase, inédito, guardado nos arquivos de Portugal e do Brasil. A tarefa é árdua, difícil e custosa. É trabalho de equipe. Investigação a longo prazo que abre perspectivas novas de abordagem.

Dada, contudo, a quase total inexistência de monografias, não é fácil, porém, um estudo dessa natureza, sem investigação rigorosa de alguns anos seguidos. As tremendas dificuldades de trabalho com eficiência em alguns arquivos, dado o horário, falta de inventários e catálogos, a impossibilidade de consulta smultânea de maços completos, bem como o precário estado de conservação de milhares de manuscritos, tudo, enfim, concorre para dificultar a diligência.

Assinale-se, ademais, o desaparecimento de certos códices e papéis avulsos. A perda parece irreparável. Não se

sabe, outrossim, onde foram parar certos arquivos particulares, livros de contas, correspondência dos mercadores e acionistas, escrituração dos leilões, regulamentos dos capitães da marinha mercante e de guerra, faturas dos escravos, peças da contabilidade das feitorias e outros documentos de incalculável valor histórico.

Apraz-nos afiançar, todavia, que algumas toneladas de papéis pertencentes àquelas extintas Companhias ainda se encontram em perfeito estado de conservação nos arquivos portuguêses e nacionais. À medida que a atividade das emprêsas se expandia, a documentação respectiva avolumava-se. Os documentos, preenchido o seu fim, eram recolhidos aos arquivos. Excusado é, pois, enaltecer a utilidade de semelhante prática, em certos casos obrigatória por determinação legal. Que bela ajuda teve o historiador, dado o papel preponderante que as Companhias desempenharam no comércio e na colonização.

Um vasto acervo documental acha-se no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, e compõe-se de mais de quinhentos códices manuscritos e, pròximamente, de duzentos maços de papéis avulsos. O manancial é realmente valioso.

Fora dêsse núcleo, outras espécies acham-se, igualmente inéditas, no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, na Coleção Pombalina da secção dos Manuscritos da Biblioteca Nacional de Lisboa, no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Público do Pará, em Belém, no Arquivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, no Rio de Janeiro, nos Anexos do Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Ribeiro do Amaral da Biblioteca Pública do Maranhão, em São Luís, no Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo, em Lisboa, no Arquivo do Patrimônio Militar, no Rio de Janeiro, na secção de manuscritos da Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, em Lisboa, no Arquivo Geral e Biblioteca Central da Marinha, em Lisboa, e no Arquivo Histórico do Itamaratí, no Rio de Ja-

neiro. Códices, papéis avulsos e cartografia manuscrita enriquecem enormemente o cabedal de fontes para uma pesquisa útil e válida sôbre as Companhias ultramarinas de comércio e navegação, instituídas no comêço da administração de Sebastião José de Carvalho e Melo. Êsse o nosso roteiro arquival, fatigante mas compensador.

Nossa tese circunscreveu-se, ùnicamente, ao estudo de uma emprêsa colonizadora : a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, instituída em junho de 1755, na conjuntura pombalina, e extinta em janeiro de 1778, na "viradeira", depois de uma apaixonada controvérsia na qual se digladiaram detratores e apologistas do monopólio. Estudamos, pois, apenas a Companhia em ação mercantil. Não a emprêsa liquidatária. O estudo da liquidação dos fundos da Companhia é outra tese, cujas balizas cronológicas são representadas pelos anos de 1778 e 1913. Eis outro tema que iluminará, seguramente, numerosos acontecimentos da história econômica e social luso-brasileira que andam mal equacionados.

Nosso propósito consistiu, tão sòmente, em examinar a tessitura da Companhia durante o seu giro mercantilista. Trata-se, na verdade, de um ensaio de exemplificação concreta : contribuição para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. Acoroçoamento e incentivo a futuras investigações de historiadores sedentos de monografias elucidativas.

O que desejamos pôr em relêvo na política fomentista pombalina é o enorme papel representado pela Companhia do Grão Pará e Maranhão. Esboçamos, na medida do possível, conclusões novas à compreensão do problema. Nosso intento é contribuir com alguns subsídios construtivos para o estudo do fomento ultramarino português. Seduz-nos a verificação da existência de um mercantilismo português, singular e colonizador, fielmente representado na segunda metade do século XVIII pelo sistema de integração do Brasil no contexto da economia mundial, assente nas Companhias monopolistas de comércio e navegação. A Coroa, preocupada

com a segurança e com o domínio político da Amazônia, encontrou na Companhia o meio mais eficaz de salvaguardar sua soberania num rico patrimônio, permanentemente ameaçado pela luta das grandes potências, que há muito haviam inaugurado a partilha política e econômica do Atlântico brasileiro.

Realizamos um trabalho que esperamos seja incitamento para ulteriores pesquisas. Eis o que nos indenizaria das decepções e animaria prosseguir.

Não basta, porém, a revelação de fatos novos mas, sim, a descoberta de relações entre acontecimentos.

Em História tudo acontece num complexo. Encaixilhar a Companhia em quadros panorâmicos entrosados na trama da vida de seu tempo. Entrelaçamento de móveis profundos. Jamais como acessório isolado, ermo do agregado histórico que em si mesmo tenciona encontrar dilucidação.

Se a incumbência do historiador é captar as interrelações que constituem a urdidura do processo histórico, imprescindível, portanto, se nos afigurou a análise da conjuntura da metrópole e da colônia que levou à instauração da Companhia, empreendimento que não foi ainda examinado no seu conjunto, significado e valor. O mercantilismo prépombalino conduziu, seguramente, ao despotismo e às Companhias. Impôs-se-nos, pois, a investigação do aparelho nôvo. Analisamos como Pombal abateu um sistema orgânico e montou outro, consoante as circuntâncias, para compreendermos até que ponto o fomento colonizador dos trópicos, estimulado pelo tráfico atlântico à distância, contribuiu para a decadência da nobreza em Portugal. Investigamos, outrossim, as razões do combate aos jesuitas no reino e no ultramar, fato paralelo à investida do ministro todo-poderoso contra a aristocracia. Aquela ordem religiosa e as casas nobres eram fôrças incompatíveis com a filosofia política do déspota. Não havia, realmente, nenhuma concordância. Daí o acometimento, fenômeno harmônico com a montagem da emprêsa mercantil e colonisadora.

Assinalamos, ademais, as formas mercantilistas para melhor compreensão da singularidade da variante portuguêsa. No reino os problemas eram outros. O tráfico assentava na grande produção de artigos tropicais mercantilizáveis: política econômica de transporte, não de fixação. Portugal, senhor de um enorme império dividido por três continentes, apresentava-se como simples medianeiro, admirável "charneira" entre as regiões tropicais e os portos da Europa do Norte. A privilegiada posição geográfica atlântica fêz de Portugal um valioso intermediário mercantilista, eixo entre dois mundos econômicos: a Europa e o ultramar. Os portos portuguêses exerciam a função de escalas necessárias dos navios que demandavam o Mar do Norte e o Mediterrâneo. Portugal tornara-se uma autêntica encruzilhada entre os mercados atlânticos afro-americanos e a Europa: ponto de encontro de produtos ultramarinos com as praças do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo.

Não admira, portanto, que as grandes potências cortejassem a amizade portuguêsa. Como "charneira" da Europa, Portugal pôde manter-se neutro na abertura da Guerra dos Sete Anos, quando no meado do século XVIII as rivalidades comerciais e coloniais entre a Inglaterra e a França agravaram as relações internacionais. A luta pela sucessão da Áustria e a partilha política e econômica ultramarina ofereciam meio adequado ao alargamento da contenda pela intervenção de outras potências. A neutralidade portuguêsa é deveras impressionante. Não esqueçamos, ademais, o engenhoso "Pacto de Família" assinado em Paris, a 15 de agôsto de 1761, entre Luís XV e Carlos III de Espanha, com o claro intento de atirar Portugal contra a Inglaterra. O govêrno português manteve, no entanto, seu propósito de não declarar guerra aos inglêses sem justo motivo.

A firmeza da Côrte de Lisboa encontrava estribamento nas grossas correntes do tráfico atlântico à distância. A relativa imperturbabilidade de Portugal deve-se, em grande parte, à montagem de um nôvo sistema de exploração ultra-

marina, fielmente representado pelas Companhias pombalinas de comércio e navegação.

A melhora vinha de recuados anos. Já no século XVII Portugal voltou a desempenhar importante e singular papel no quadro das relações econômicas internacionais que contribuiu enormemente para a Restauração. Na centúria seguinte a economia portuguêsa, de base atlântica, entrou em nôvo rítmo de crescimento. O mercantilismo português, sùbitamente alargado até às margens vivificadoras do Atlântico afro-brasileiro, saindo da estagnação econômica em que o tinha lançado a carência de mercados, derrubou as barreiras que entravavam a sua evolução progressista.

Defendemos a tese de que o mercantilismo colonial português da segunda metade do século XVIII encontrou na Companhia do Grão Pará e Maranhão a fôrça necessária à sua transformação orgânica, de acôrdo com as exigências das suas classes avançadas e com as suas possibilidades geográficas e capitalísticas de expansão.

O estatismo econômico pombalino, oriundo de uma filosofia de divinização do poder político, foi, contraditòriamente, a maior contribução para o estabelecmento de uma economia nova. A emprêsa colonial monopolista tornou-se a poderosa alavanca manejada pelo ministro de D. José I. O despotismo explica a Companhia. E esta, por sua vez, ilumina grande parte da obra de Pombal. Desta colaboração recíproca resultou, para a metrópole e para a colônia, a era de atividade e prosperidade agrícola, industrial e, principalmente, comercial que caracteriza a expansão do mercantilismo português na segunda metade do século XVIII, em sua esmerada forma fomentista e colonizadora.

Em 1755, com a instauração da Companhia, Pombal abordou o problema ultramarino em sólidas linhas. A gigantesca emprêsa mercantil seria a consagração de sua política fomentista. A Companhia era, realmente, dada a ambiência, a condição necessária para uma ativa exploração econômica das regiões coloniais grandemente cobiçadas pe-

las grandes potências imperialistas : Inglaterra, França e Holanda.

O Estado do Grão Pará e Maranhão mostrava-se, ainda, orgânicamente incapaz de passar de uma economia rudimentar de subsistência para a de mercado intercontinental. A Amazônia era terra semimorta, impotente para continuar a existir como agregado político sob a dominação dos Braganças. O mercantilismo estrangeiro, aproveitando a fraqueza da Côrte de Lisboa na defesa de seu império, de há muito se preparava para a partilha do rico espaço tropical engastado no Atlântico brasileiro.

A Coroa não estava, no entanto, em condições para enfrentar sòzinha a delicada situação. Por isso a Companhia surgiu na problemática do despotismo pombalino como a única fôrça capaz de animar o comércio e a navegação das rotas atlânticas portuguêsas que ameaçavam desaparecer. A emprêsa seria, assim, o ponto de encontro entre o norte da colônia e a metrópole, a mais segura garantia da unidade amazônica. A Companhia ajudaria Pombal a eliminar as razões internas e externas da decadência.

Urgia, pois, que salientássemos a contribuição da Companhia no processo de desenvolvimento econômico da colônia, para verificarmos o papel que a emprêsa representou na nova orientação política ultramarina, destinada a renovar tôda uma estrutura social e econômica. Demonstraremos que antes de 1755 as capitanias do Pará e Maranhão restringiam a sua produção às necessidades limitadíssimas do seu próprio gasto. Não sendo o domínio rural organizado com o fim de lucro, a parte que a cada lavrador prevalecia do trabalho dos seus escravos nativos tinha como limite natural seu consumo improdutivo. Internamente e em sua evolução mostrava-se uma sociedade condenada à ruína. A impossibilidade de uma acumulação social de riqueza pela troca à distância originava uma série de problemas irresolúveis. A improdutividade do trabalho, a estagnação da técnica, ambas derivadas da inexistência de qualquer incentivo material ou moral à produção e, portanto, à acumula-

ção, eram motivos suficientes para levar as capitanias do norte do Brasil a um irremediável depauperamento.

Na segunda metade do século XVIII a Amazônia ganhou, porém, nova roupagem. Todo o edifício social, político e econômico foi profundamente transformado. Introduziram-se novas formas de exploração com a montagem da emprêsa mercantil assente, inegàvelmente, nos trânsitos da Companhia pombalina.

A navegação entre Lisboa, Belém e São Luís ir-se-ia desenvolver, assim, pela necessidade de ligar a Europa às regiões coloniais fornecedoras de produtos tropicais mercantilizáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam, então, o maior incentivo às construções navais e ao comércio, bem como à técnica e à multiplicidade de abastança.

O contacto da Amazônia com a atividade produtiva das praças do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo abriu, na verdade, ao acanhado espírito da sociedade colonial os largos horizontes da especulação. As capitanias do Pará e Maranhão tornaram-se, com efeito, valiosos centros de produção de artigos indispensáveis à medrança da economia capitalística mundial.

Relacionar êsse crescente poderio marítimo e comercial com a Companhia, eis nosso intento. A conjuntura internacional, com a Guerra dos Sete Anos e com a independência dos Estados Unidos, favoreceu enormemente o giro mercantil da emprêsa colonial. Com isso tornou-se possível o despertar econômico do espaço tropical amazônico e maranhense, mercê da ação da Companhia. Tentaremos demonstrar através de fatos e, bem assim, pela tessitura de acontecimentos, que a colonização do Estado do Grão Pará e Maranhão, a partir dos primeiros anos do govêrno de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, foi um grande êxito mercantil da Companhia.

Pensemos na procedência de capitais e de mão-de-obra. Na base material em que se assentou a nova realidade econômica. Na intensificação do tráfico atlântico e do circuito

monetário. No aperfeiçoamento dos transportes. Na tonelagem da frota da Companhia. No movimento de navios. Na maior frequência de contactos entre mercados. Na estruturação da emprêsa. Nos financiamentos que singularizam a política econômica creditícia da Companhia. Na constituição dos "stocks". No valor e volume das exportações e importações dos artigos de procedência européia e das mercadorias tropicais comerciáveis. Nas carregações de mão-de-obra africana. Nas oscilações dos preços. Na condição social dos acionistas. Na conjuntura da metrópole e da colônia. Nas relações internacionais. Na contabilidade da emprêsa vista através da análise e interpretação dos balanços anuais. Na ação colonizadora da Companhia, com a conquista da terra e defesa do patrimônio da Coroa. Na distribuição dos dividendos. Na reivindicação, para os nacionais, do comércio do Brasil. Na expulsão dos comissários volantes estrangeiros. Na variante mercantilista portuguêsa. Na montagem da emprêsa agrária e mercantil. No pensamento econômico em Portugal, visto através do estudo dos teóricos dos séculos XVII e XVIII.

Era imprescindível, porém, que estudássemos a Companhia não como simples entidade administrativa ou como simples resultado de uma política econômica, mas, sim, como expressão de uma certa conjuntura. Tratava-se, portanto, de integrá-la nas questões fundamentais da economia imperial portuguêsa e, bem assim, da economia mundial da época. Impunha-se a análise dos homens e das fôrças sociais, bem como de sua projeção na transformação da paisagem social e econômica das capitanias do Pará e Maranhão. Era imperioso conectá-la com os grandes mercados de escoamento, focar a questão do ângulo da antinomia do monopólio e do pluralismo econômico, da concentração geográfico-social e da proliferação dos pequenos portos e burguesias provinciais. Finalmente, por que não destacaríamos a ação civilizadora da Companhia numa vasta área do patrimônio ultramarino da Coroa? Respostas a essas indagações, eis nossa tese.

A pesquisa revestiu-se, precìpuamente, de caráter objetivo e histórico. A discussão abstrata em tôrno da Companhia não cabe nas balizas desta tese. Nada de controvérsia mercantilista. Menos ainda a crítica da literatura dos teóricos. Reclamamos alguma coisa mais em História econômica : a apuração e interpretação de dados concretos, assim como fatos comprovados e demonstração de idéias novas engrenadas no urdimento do mundo circunstante da época.

A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão mereceu de nossa parte acurada inquirição de fontes, fatigante depuração do material coligido e enorme esfôrço coordenador. Impossível, no entanto, exaurir o tema. Não pretendemos, realmente, ter feito trabalho definitivo.

Pôr em relêvo a contribuição da Companhia no contexto do "processus" de desenvolvimento econômico do norte do Brasil na segunda metade do século XVIII — ponto de partida para ulteriores investigações — foi nosso propósito ao nos embrenharmos nesse ínvio matagal da economia atlântica luso-brasileira.

Em História não basta, todavia, descobrir prioridades para resolver questões. Achar a origem não é explicar, como ensina March Bloch. A explicação que leva à compreensão reclama a análise dos mecanismos, das estruturas, dos móveis profundos. Face à Companhia, a tarefa do historiador consiste em dilucidar sua instauração e seus resultados. Compreender seu sentido. Diagnosticar como se deflagrou o processo da nova realidade econômica, sua medrança e, bem assim, seu destino final.

A responsabilidade é enorme. A investigação, árdua e custosa. A História progride, porém, pelo domínio crescente das dificuldades.

Animava-nos, entretanto, o entusiasmo pela risonha esperança de contribuir com alguns subsídios, na modesta medida de nossas fôrças, para a compreensão dêsse fascinante problema, tão cheio de surpresas, tão fecundo e complexo.

Com suas limitações, esta tese pretende apenas encarecer a urgência da necessidade do empreendimento de novas buscas arquivais sôbre o fomento ultramarino português no século XVIII, revelador de importantes capítulos da História do Brasil, ainda mergulhados no obscurantismo.

A todos os que, nas várias bibliotecas e arquivos que percorremos, em Portugal e no Brasil, nos estenderam a mão, bem como aos que, com a sua palavra, nos incitaram no prosseguimento desta pesquisa, desejamos agradecer em conjunto, pois, se a todos mencionássemos, não sobraria espaço para os resultados. Ademais, há coisas que não podemos agradecer convenientemente como merecem.

Todavia, embora não devêssemos citar nomes para não ocorrerem omissões, apraz-nos ressaltar, em particular, como preito de gratidão e justiça, nêles sintetizando as nossas homenagens a todos os que contribuíram para esta tese, as figuras de Eduardo d'Oliveira França, Rosendo Sampaio Garcia, Moses Bensabat Amzalak, Virgínia Rau, Frédéric Mauro, Vitorino Magalhães Godinho, Torquato de Sousa Soares, M. Lopes de Almeida, J. M. da Cunha Saraiva, Jorge Borges de Macedo, Flávio Manzoli, Arthur Cezar Ferreira Reis, Marcos Carneiro de Mendonça, Ernesto Cruz e Jerônimo de Viveiros.

Agradecemos, outrossim, ao Instituto de Alta Cultura (Portugal), na pessoa de seu Secretário, António de Medeiros Gouvêa, bem como à Comissão do Ministério da Educação e Cultura (COMEC — Brasil) e ao Museu Goeldi (Belém do Pará), pela imprescindível ajuda que nos deram para podermos trabalhar nos Arquivos e Bibliotecas de Lisboa, do Rio de Janeiro, de Belém do Pará e de São Luís do Maranhão, pois, sem ela, a elaboração desta tese teria sido ainda mais difícil.

Cometeríamos insanável injustiça se deixássemos de agradecer, de modo igual, a Alberto Iria pela valiosa doação à Cadeira de História Moderna e Contemporânea da Universidade de São Paulo de, aproximadamente, oito mil micro-

filmes de documentos de nossa pesquisa oriundos do Arquivo Histórico Ultramarino e do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças.

Apraz-nos, igualmente, agradecer à Reitoria da Universidade do Pará e, bem assim, renovar nossa gratidão a Arthur Cezar Ferreira Reis, pela publicação desta tese.

PRIMEIRA PARTE

A EUROPA E OS MERCADOS ULTRAMARINOS

CAPÍTULO I

MERCANTILISMO E COMPANHIAS

A CONQUISTA e integração do Atlântico afro-americano no complexo da economia européia foi o grande acontecimento inaugurador do mundo moderno. Nesse "processus", enormemente repercussivo, há, pelo menos, três etapas essenciais: a conquista do Atlântico Sul-africano, a conquista do Atlântico Norte-americano e a conquista do Atlântico Sul-americano. A montagem das rotas oceânicas à distância, fecunda e criadora, foi lenta, arriscada e dispendiosa. Como não podia deixar de acontecer, o êxito exerceu admirável atração sôbre as classes econômicas mais avançadas da Europa Ocidental, moldando-se, assim, um nôvo tipo de mentalidade de nítidas feições capitalistas. Na imensidão líquida, a Europa empobrecida saciou a sua fome. Com a organização portuguêsa das rotas atlânticas da Mina e do Cabo, e com o derrame dos metais preciosos da América espanhola, a Europa acelerou em alguns anos o rítmo da sua evolução em todos os setores da vida. A civilização européia deixou de ser continental, senhorial, agrária e mediterrânea, para se tornar intercontinental, burguêsa, comercial e atlântica — fato nôvo na história do mundo.

Surgido para a vida o capitalismo moderno com a ordenação monárquica do gigantesco empreendimento atlântico português, que levou à Europa a seiva vivificante para ulteriores emprêsas ultramarinas, ocorreu uma feraz migração de capitais multiplicadores de riqueza social para o Atlântico, nôvo centro nervoso do tráfico internacional. O Mar Oceano tornou-se, portanto, a grande moldura geográfica e o ambicionado laboratório para novas experiências.

O capitalismo monárquico português, ao descortinar o Atlântico, revelou o cenário da nova economia, proporcionando, assim, ao homem europeu, uma nova tarefa a realizar e um nôvo drama a representar (1).

O nôvo "espírito de emprêsa" da classe de mercadores, banqueiros e navegantes, elementos gerados nos próprios organismos das classes populares, desconcertou a tradição senhorial, militarista e agrária. Essa metamorfose precipitou, com efeito, a desintegração da orgânica medieval. Com a conquista do Atlântico a burguesia começou a tomar consciência de si própria e dos seus imediatos interêsses. A sociedade manufatureira e mercantil, com nítidas feições capitalísticas, substitui, cada vez mais acentuadamente, a velha sociedade rural, aristocrática e artesanal. É uma época de mudança e transfiguração que nasce sob o signo do Atlântico. À mesquinha fragilidade mercantil da Idade Média sucede o arraigado espírito expansionista do nôvo tipo de homem que surge no cenário da imensidão atlântica devorando espaço. Perde-se o respeito pelos limites geográficos. Acelerando o processo de desagregação da ordem medieval, o homem cada vez mais se mantinha fora da municipalidade, da corporação e da família. A largueza oceânica convidava-o ao movimento. afastando-o das realidades tangíveis do mundo do século XIV, século de crises em todos os setores da vida, fenômenos conexos com a Guerra dos Cem Anos e com as terríveis pragas que a acompanharam (2).

Na segunda metade do século XV e comêço da centúria subseqüente, quando o capitalismo monárquico português

(1) Vejam-se as conclusões de nossa tese de doutoramento — O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno. Vol. 1.º, Coimbra, 1963.

(2) Cf. S. Luce — Histoire de la Jacquerie. Paris, 1859; Mirot, L. — Les insurrections urbaines au début du régne de Charles VI (1380-1383). Paris, 1906; Pernoud, R. — Les villes marchands aux XIV et XV siècles. Paris, 1948; Pirenne, H. — Le soulèvement de la Flandre maritime de 1323-1328. Bruxelles, 1900; Réville, A. — Le soulèvement des travailleurs d'Angleterre en 1381. Paris, 1898; Unwin, G. — Finance and trade under Edward III. Manchester, 1918.

organizou as rotas atlânticas de Arguim, da Senegâmbia, da Mina e do Cabo, com as "capturas" do ouro nôvo africano e da pimenta asiática, essa mentalidade se enraíza e se expande. Continua a espraiar-se com a chegada dos galeões dos Áustrias abarrotados de metais preciosos da América. Sob o signo da Reforma apresta-se, afinal, para o prelúdio da transformação do incipiente capitalismo comercial num poderoso imperialismo de partilha do mundo ultramarino.

Com isso o homem desvia-se dos ideais da Idade Média. O comerciante adquire importância; não é raro figurar como credor do rei, expressiva mostra da união entre a burguesia marítima e a monarquia centralizada. Entrelaçavam-se, assim, os interêsses do imediatismo mercantil com os objetivos políticos da realeza, a ponto de o Estado não descuidar dos problemas econômicos. Semelhante conduta, repercussivo concubinato, resultou da conquista atlântica, princípio de uma nova época histórica lubrificada de modernidade.

A centralização monárquica pôs fim às rebeliões do século XIV. A aristocracia feudatária foi grandemente golpeada pela mancomunação das classes econômicas com a Coroa, autêntica simbiose oriunda da concordância de solicitudes e mútuas vantagens. A autoridade patronal que singularizava o sistema social da Idade Média passou ao rei, que se encarregou da missão de organizar e dirigir a vida econômica. O desenvolvimento da riqueza mobiliária favoreceu, sobremaneira, a formação de poderosas monarquias centralizadas. O Estado moderno necessitava de ouro para saldar o seu desígnio político. O comerciante carecia de segurança e proteção. Daí a concórdia entre as duas fôrças, em que a Coroa e a burguesia adquirem riqueza. Na ordem econômica, o mercador se enriquece e ganha prestígio social. Na ordem política, a realeza desenvolve seu poder em detrimento dos senhores. O Estado monárquico substitui, dêsse modo, o Estado feudal, à medida que os bens mobiliários sobrepujavam a propriedade territorial. A agudeza individualista da burguesia comercial e marítima vai

acabando com o espírito corporativo medieval. O derrame de ouro nôvo afro-americano intensifica o circuito monetário e, consequentemente, o comércio exterior assente na sublimação nacionalista da época. Os mercados internacionais de moeda e de produtos comerciáveis dão a melhor moldura ao quadro das instituições do Estado-Nação que faz o seu aparecimento na História como tutor e estimulador do processo de desenvolvimento econômico (3).

Por isso os mercantilistas clamaram por um poder político forte, capaz e disposto a proteger os interêsses da nova economia. Advogando em causa própria patentearam que o princípio da regulamentação e restrição aplicado em larga escala, pelo estabelecimento de monopólios, constituía uma base essencial do Estado, imprescindível à própria mantença da monarquia centralizada (4). Não admira, pois, que a realeza aceitasse o alvitre da burguesia comercial. Assim se confundem os benefícios dos mercadores com os da nação. O objetivo final — acumulação de riqueza amoedada — correspondia às aspirações da política nacionalista, em que o Estado aparece como sujeito e objeto da ação econômica do mercantilismo, fomentador de estruturas nacionais.

O enriquecimento das nações pela acumulação dos metais preciosos tornou-se, na verdade, uma obsessão. Seme-

---

(3) Cf. Crue, M. F. — La France : les transformations politiques, administratives et sociales. De Charles VIII à la fin de Henri II (1492-1559), in Hist. Genérale de E. Lavisse — A. Rambaud, t. IV, págs. 136 e segs. Paris, 1894; Levasseur, M. E. — La France : progrés économique — agriculture, industrie, commerce (1492-1559), idem, págs. 185 e segs.; Mariejol, M. J. H. — L'Espagne. De l'avènement d'Isabelle la Catholique jusqu'a l'abdication de Charles-Quint (1474-1556), idem, págs. 325 e segs.; Langlois, M. Ch. V. — L'Angleterre et la Réforme. De Henri VIII à Marie Tudor (1509-1558). Idem, págs. 555 e segs.; Martin, A. von — Sociologia del Renacimiento, págs. 27 e segs. Fondo de Cultura Economica, México, 1946.

(4) Cf. Mun, Thomas — A Discourse of Trade from England into the East Indies. Londres, 1621; England's Treasure by Foreign Trade (impresso em 1630). Londres, 1929; Moncada, Sancho de — Restauracion politica de España. Madrid, 1619; Olivares, Damião de — Memorial para proibir la entrada de los generos estrangeros. Madrid, 1621; Carrion, J. L. Sureda — La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII. Madrid, 1943.

lhante prática mercantilista, que nasceu na Europa com a conquista e exploração do Atlântico, e que se alastrou até meados do século XVIII, visava, sobretudo, a enriquecer os Estados pelo entesouramento da moeda forte.

A aparição e a influência do sistema corresponde a um conjunto de acontecimentos políticos, econômicos e sociais. No "econômico" assiste-se a um alargamento mercantil resultante da organização das rotas atlânticas. Com a conquista de novos mercados, as trocas incrementaram as instituições de crédito. Com o derrame aurífero os preços elevaram-se, estimulando, sobremaneira, a atividade comercial e favorecendo a acumulação de capitais mobiliários multiplicadores de suntuosidades. No "político" presencia-se a centralização do poder real, com o entrincheiramento das monarquias do Ocidente europeu. Os grupos nacionais tomam consciência da sua unidade e dos seus interêsses comuns. No "social" assiste-se a uma gradual ascenção da burguesia comercial e marítima. É, pois, nesse quadro que nasce e se desenvolve o mercantilismo, política econômica que entende dever indicar ao Estado os processos através dos quais êle pode enriquecer e tornar-se poderoso, quer no plano interno, quer no contexto das relações internacionais (5).

O que importa é promover a unificação política e o poderio nacional. É nessa fase da história da política econômica que se erigem os Estados-Nações, considerando-se a acumulação de metais preciosos, o protecionismo e outras medidas econômicas, simples meios de alcançar êsse desiderato. Não admira, portanto, que os monarcas aceitassem a catequese mercantilista e a ela submetessem sua política. É que nela viam o meio de fortalecer o Estado absolutista

(5) É em Thomas Mun que as idéias do capitalismo comercial encontram a melhor expressão. Assim as alegações em defesa da "East India Company" se transformaram na defesa do mercantilismo inglês e do capitalismo comercial. O comércio exterior assegura a balança comercial favorável, afirma Mun (Cf. England's Treasure..., págs. 24 e segs.).

contra as sobrevivências do particularismo medieval dentro do país e, no estrangeiro, contra as potências rivais. A doutrinação gerou-se no seio das imediatas necessidades do capital mercantil, ainda que se tenha manifestado sob a forma de medidas tomadas para defender o Estado. Disfarçando seus benefícios com a aparência de uma política destinada a fortalecer a Nação, os mercantilistas utilizaram a Coroa como instrumento de suas teorias. As rotas atlânticas à distância, aproximando mercados e mercadores de quatro continentes, criaram divergências entre os competidores. A expansão comercial pôs em foco o problema da segurança. Por isso mesmo é que os mercantilistas viam no poder real centralizado o melhor engenho para protegê-los de seus adversários. Como os esforços dos comerciantes e das diferentes agremiações não bastassem para garantir e preservar os centros de troca ultramarina com os quais negociavam, devia completá-los o poder do Estado, para cujo fortalecimento contribuíam. Com isso mais se acentuou o amancebamento entre burguesia e realeza. Semelhante mancebia explica, de certo modo, a ingerência do trono nos problemas mercantís, em que o "econômico" surgia aos olhos da monarquia centralizada como salvaguarda do seu poder político. Em contrapartida, o Estado-Nação despontava como segurança dos benefícios da calculista burguesia comercial e marítima. Como se vê, perfeita simbiose que se anuncia no século XV, cresce no século XVI, reina no século XVII e começa a ser combatida nos meados do século XVIII.

Durante a maior parte dêsse tempo em que se acentuam as rivalidades internacionais, fato que levava ao fortalecimento dos grandes Estados nacionalistas, nada é mais significativo do que o predomínio no mundo econômico das Companhias privilegiadas de comércio e navegação. Dir-se-ia ter sido essa a maior contribuição dos mercantilistas ao intercâmbio intercontinental. Dessa política fomentista de "partilha" ultramarina resultou uma imensa acumulação de riqueza dentro da Europa, origem da transformação do capital comercial num capital industrial. O meio utili-

zado para se conseguir êsse acervo de capitais procriadores foi, sobretudo, a instituição de emprêsas monopolistas delegadas pelo Estado. O denominador comum era a unificação política detentora de um poder central forte que cada qual procurava manobrar em seu proveito, enfim, em desdobramento de sua ação. Assim a política e a economia trocam benefícios. Daí a política externa enérgica em todos os setores. O imperialismo em grande ou pequena escala é o outro semblante do mercantilismo. Não estamos mais diante de um senhorio da Idade Média que coleciona feudos mas, sim, em face de um Estado centralizado que deseja mercados e áreas de influência. A expansão política e militar é também uma investida econômica, uma vez que a guerra, bem como qualquer outro empreendimento, só é feita com propósito de bons resultados.

Assim o Estado mercantilista apresenta-se como o primeiro, o maior dos empresários. Eis a política em "cálculos", como qualquer burguês, fazendo suas contas. O "cômputo" na política irrompe no século XVI com a definição das grandes potências. Na tessitura internacional chamam-no "diplomacia" — invenção da época do Renascimento a serviço dos interêsses burgueses. Nesse Estado a justiça funciona visando sempre a abolição dos privilégios tradicionais. As próprias cidades aquiescem em abdicar de seus direitos em favor da realeza centralizadora. A monarquia surge, portanto, como um presente de conveniências burguesas em que o Estado e o príncipe se identificam.

O monarca, frente ao problema das despesas, precisou arranjar um meio para dar cobertura aos déficits orçamentários. Para que os negócios trilhassem a sua marcha ascendente, era imprescindível demolir todo o vigamento feudal que emperrava a formação de capitais multiplicadores de riqueza. Impunha-se, pois, incentivar e proteger os empreendimentos mercantís e industriais. Na situação desordenada em que se achava a sociedade européia, só um poder forte e com objetivos que iam além dos limitados interêsses dos senhorios, poderia, realmente, empreender a rea-

lização de semelhante tarefa. Isso explica a interferência do Estado na vida econômica e, bem assim, a doutrinação intervencionista do mercantilismo. É que o primeiro problema que as nascentes monarquias centralizadas enfrentaram foi o da unificação econômica nacional, fim político da realeza.

O meio de obter a abastança econômica do Estado ocupa o primeiro lugar nas preocupações doutrinárias. A acumulação de metais preciosos, por isso mesmo, condiciona a preeminência da riqueza monetária em todos os seus aspectos. A orientação do comércio exterior — superioridade da exportação sôbre as importações — para que o excedente da balança comercial favorecesse o afluxo de ouro e prata, era outra obsessão mercantilista. O impôsto era, outrossim, fonte de renda para o Tesouro. Por isso a arrecadação foi centralizada nas mãos da Coroa. Fomentando a produção e animando o crescimento da população, o mercantilismo dirigiu as fôrças econômicas para a realização de um fim político que ultrapassa a soma dos interêsses individuais (6).

O que importa é o aumento do poderio estatal. É essa, principalmente, a grande preocupação das monarquias do século XVII, época de rapina internacional em que as grandes potências necessitam aparelhar-se para não serem vítimas da "partilha" mercantilista. Unificação nacional e enriquecimento do Estado são elos da mesma cadeia, salvaguarda da monarquia centralizada. Ambas finalidades decorriam, evidentemente, dos problemas políticos da época. Assim pôde o mercantilismo, com as suas diferentes roupagens (7), encaminhar o pensamento para a solução de problemas de natureza econômica. Esfôrço gigantesco de tra-

---

(6) Cf. Grav, A. — The Development of Economic Doctrine, págs. 66 e seg. Londres, 1932; Robertson, N. M. — Aspects of the Rise of Economic Individualism, págs. 60 e seg. Londres, 1933; Morini — Comby, J. — Mercantilisme et Protectionisme. Essai sur les doctrines interventionnistes em politique commercial du XV au XIX Siécle, págs. 5 e seg. Paris, 1930.

(7) Veja-se o capítulo — A variante do mercantilismo português.

balho coletivo por fôrça do momento histórico, em que a loucura pela posse de riquezas se unia ao espírito de luta contra os dogmas religiosos.

Os Estados, separados pelas cobiças, descobriam e dominavam continentes. As grandes Companhias privilegiadas de comércio e navegação organizavam-se, incentivadas pela política dos governos que procuravam controlar todos os elementos da economia nacional. As grandes potências colonizadoras mantinham, com efeito, o monopólio absoluto sôbre a produção e o consumo das colônias.

As novas áreas geo-econômicas do ultramar atraíam capitais e comerciantes do velho continente pelas perspectivas de riqueza que ofereciam. Os ânimos não se abatiam com os contínuos naufrágios, com a pirataria organizada e distribuída pelas rotas marítimas. A realeza, por outro lado, desejava aumentar o patrimônio nacional e folgar o seu erário. Ambicionava, afinal, capitais para objetivos políticos. Urgia, portanto, criar novas fontes de abastança, no continente e nas colônias. O Estado tomava em suas mãos a vida econômica. É que as atividades mercantís se achavam estreitamente vinculadas com os problemas da Coroa.

O crescimento da política econômica mercantilista, com suas cambiantes no tempo e no espaço, caracterizava-se no século XVII, sobretudo, por um agravamento das suas tendências à conquista e exploração dos mercados e das matérias primas. A Europa, alargada pela conquista do Atlântico até às margens vivificadoras dos centros produtores de mão-de-obra escrava, das especiarias malaio-indianas e dos metais preciosos de três continentes — África, América e Ásia — pôde sair da acanhada situação econômica em que se achava, derrubando os quadros feudais que entravavam a sua evolução progressista. O mercantilismo encontrou, assim, no Mar Oceano, a fôrça necessária à sua transformação orgânica, de acôrdo com as suas possibilidades geográficas e econômicas de expansão.

A montagem e engrossamento das rotas marítimas à distância ir-se-iam desenvolver, porém, pela necessidade de ligar a Europa com as regiões coloniais produtoras de riquezas grandemente comerciáveis. As exigências de abastecimento e de transporte seriam o maior incentivo às construções navais e ao comércio, à técnica e à acumulação social de bens. As investidas mercantilistas das grandes potências abriam, afinal, os largos horizontes da especulação ao tímido espírito do cristão medieval.

O ultramar era, então, o produtor de matérias primas tropicais indispensáveis ao trabalho da manufatura européia. Cada vez mais o velho mundo ficava na dependência da exploração colonial. Suas ativas classes de comerciantes, armadores e banqueiros apadrinhados pelo Estado, em breve dominam os principais elos das grossas correntes de tráfico intercontinental, conquistando os Oceanos para o mercantilismo das grandes potências. A Europa criara, finalmente, novas condições de evolução. Formaram-se impérios, definiram-se Estados, separaram-se povos, criaram-se novas relações de produção e de consumo e abriram-se novas vias comerciais. A Europa não resistia à atração exercida pelo Atlântico. O cântico mavioso da sereia era deveras sedutor. As grandes monarquias, despertadas pelo choque recebido, encontraram novas energias que as levaram a libertarem-se daquela espécie de sujeição imposta desde recuados tempos pelo Mediterrâneo. A nova sociedade que substituiu o feudalismo possuía as condições econômicas de desenvolvimento — base geográfica intercontinental de troca, acumulação de riqueza, prestígio do Estado e trabalho livre. Tôda essa repercussiva revolução social que já se esboçara a seguir à reconquista cristã do Mediterrâneo, nos séculos XII e XIII, precipitou-se com a organização das rotas atlânticas. É ela que inicia, pela abolição das restrições que tolhiam a familiaridade entre os povos, a transformação de uma Europa regionalmente dividida, política e econômicamente, numa Europa unida pelos mesmos interêsses.

O movimento expansionista muda profundamente as perspectivas mundiais. Abrem-se, então, à Europa, ilimitados horizontes de três continentes. À velha atração do Oriente junta-se a dos dourados centros auríferos da África e da América. As feitorias dos portuguêses e dos espanhóis no Atlântico afro-americano, em ambas as costas do Índico e nas ilhas de Java, Borneo, Sumatra e Molucas, seguidas logo mais pelos empórios da Holanda, da França e da Inglaterra, representam, porém, para o mercantilismo, mais alguma coisa do que uma simples ampliação quantitativa de comércio europeu. Representam também para a economia européia possibilidades de abastecimento da sua nascente indústria. Esboçam, por isso, uma interdependência econômica de todo o mundo capitalista que crescia cevado na farta tulha dos mercados ultramarinos.

A prêsa era grandemente apetecível. As grandes potências armam-se cada vez mais para disputá-la. Os Estados individualizam-se na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos tornam-se motivos de supremacia que vêm reforçar os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentem mais, com a importância dos interêsses que têm de defender, a consciência das suas nacionalidades. Os privilégios econômicos e políticos da classe capitalista, que a caracterizam em cada país, projetam-se aos próprios Estados nas suas relações internacionais. A política, no quadro da tessitura mundial, subordina-se cada vez mais à potência financeira e aos imediatos benefícios mercantís. Vincam-se nìtidamente as tendências de internacionalização das trocas, subordinação da incipiente indústria ao capitalismo comercial e, principalmente, mudança do centro de gravitação da Europa para o Mar do Norte, elo atlântico, pela concentração nestas regiões de grande parte da atividade produtiva e comercial européia, pela própria supremacia mundial política e econômica que algumas nações, favorecidas pelo condicionalismo geográfico e coesão interna, começavam a afirmar.

O Atlântico transformou a civilização continental em civilização universal. Tornou-se, por isso mesmo, a via marítima indispensável para a engorda do capitalismo moderno. O Mediterrâneo deixou de ser o único caminho para o rico Oriente.

Não admira, portanto, que seja através do Atlântico que o mercantilismo se lança em busca da fortuna. A investida marca, melhor que qualquer outro acontecimento, a nova fase da evolução européia — a existência do capitalismo moderno em sua incipiente forma comercial.

O primeiro impulso foi dado por Portugal com a organização das "capturas" atlânticas do ouro nôvo africano e da pimenta asiática. A dominação e o comércio desenvolvem-se na direção das regiões auríferas de ambas as costas da África e das áreas das especiarias malaio-indianas, cuja produção é drenada para o Atlântico em proveito do capitalismo moderno recém-nascido. Definem-se, então, os caracteres mais precoces da economia capitalista : financiamentos e câmbios em larga escala, irrigação de metal precioso, formação de "stocks", aperfeiçoamento de técnicas de distribuição, aceleramento do circuíto monetário, caráter internacional das trocas, disputa de mercados produtores e consumidores de produtos exógenos em larga escala (8).

A montagem dessa rêde comercial foi lenta, arriscada e dispendiosa. Em lugar de emprêsas anêmicas, individuais ou familiares, uma gigantesca organização estatal, completa, com organismos centrais de contrôle régio e com sucursais espalhadas por quatro continentes. A emprêsa era enormemente complexa e burocrática. O rei era o maior empresário — primeira etapa das variantes mercantilistas (9).

A segunda arrancada estudaram-na E. J. Hamilton (10),

---

(8) Vide nossa tese de doutoramento — O capitalismo monárquico...
(9) Veja-se o capítulo — A variante do mercantilismo português.
(10) American Treasure and the Rise of Capitalism, trad. esp. in El Florecimiento del Capitalismo y otros ensayos de História Económica. Revista de Occidente. Madrid, 1948.

C. H. Haring (11) e H. Chaunu (12). O afluxo dos metais preciosos da América e o comércio sevilhano vêm, todavia, perfazer uma revolução já iniciada quase um século antes pelo empreendimento português.

Segue-se, finalmente, a terceira etapa, cronològicamente a mais recente, que veio completar o domínio da vasta bacia oceânica com a conquista e exploração do Atlântico brasileiro e do Prata.

O sucesso das monarquias ibéricas, no entanto, excitou a concorrência. Os Avís e os Habsburgos, únicos senhorios dos mercados ultramarinos, estabeleceram uma política de monopólio da Coroa para salvaguarda do rico patrimônio, permanentemente ameaçado pela avidez das demais potências européias que nos séculos XV e XVI ficaram quase inteiramente de fora da "partilha" colonial. O dirigismo dos reis portuguêses e espanhóis, respectivamente representados pelas Casas de Lisboa e de Sevilha, ficou, todavia, atado a seus intentos e contradições de ordem política. Ambas as Coroas, empolgadas pela mantença do poder político centralizado, empenharam-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço de seus desígnios. Dir-se-ia que o comércio do Estado foi um mal necessário que a realeza criou para preservar o trono, sorvedouro de dinheiro. Faltava, entretanto, clima de fecundação capitalista. Contrastando com a riqueza ultramarina, as monarquias ibéricas, na primeira fase mercantilista, defrontaram-se sempre com uma crise de capitais — constante econômica — que incentivou a especulação da finança internacional. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, Portugal e Espanha, abrindo à Europa perspectivas imensas, tornaram-se, no entanto, prisioneiros da pimenta e do ouro. Os encargos de defesa do pa-

---

(11) Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hagsburgs. Cambridge, 1918. Há edição espanhola — Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de ios Habsburgos, Fondo de Cultura Económica. México, 1937.

(12) Seville et l'Atlantique (1504-1650), t.I, Paris, 1955.

trimônio ultramarino eram demasiados. A Coroa, vendo ameaçado o tráfico colonial, procurou arruinar a concorrência pelo estabelecimento militar do monopólio — terapêutica do desespêro (13).

As monarquias ibéricas, não obstante os seus esforços, eram impotentes para continuar desacompanhadas numa tarefa de tal envergadura. A primeira lição estava, contudo, aprendida. O Atlântico, o grande laboratório, achava-se aberto para novas experiências. O capitalismo moderno, na sua incipiente forma monárquica, dera o primeiro passo para o progresso. Apenas iniciara, porém, seu destino histórico encontrando o seu campo — o Mar Oceano.

Nos últimos anos do século XVI, a gigantesca e concretada barreira erguida por Portugal e Espanha às cobiças das demais potências européias já apresentava enormes brechas. A partir do princípio do século XVII, abrem-se novos rombos que liquefazem a resistência.

A Holanda, a França e a Inglaterra — as grandes potências mercantilistas do século XVII — que na primeira fase da expansão oceânica haviam ficado à margem da "partilha" ultramarina, organizaram o seu mercantlismo em sólidas linhas com o claro intento de disputar a rica prêsa colonial ao capitalismo monárquico ibérico, que se arrastava amolentado e penosamente. O tráfico atlântico ia, assim, entrar numa nova fase da sua evolução, com a ofensiva do mercantilismo do século XVII.

Uma série de eficientes medidas tendentes a fortalecer o poder político centralizado libertou as grandes potências do conservantismo que lhes impunha a barreira geográfica atlântica, até então assenhoreada pela monarquia ibérica. A par da complexa luta política que se desenrolou na Eu-

(13) A incapacidade das monarquias ibéricas no século XVI de obterem as mercadorias estrangeiras por troca com os produtos nacionais impressionou T. Mun (Cf. England's..., pág. 23). Portugal e Espanha não conseguiram reter o ouro nôvo colonial, melhor forma de pagamento das importações do norte. A escassez de produção interna obrigou-os a satisfazer as suas necessidades por meio do metal precioso.

ropa, caminhava, em íntima conexão, a investida para a partilha das ricas regiões coloniais. Difìcilmente se pode separar uma da outra. A expansão do imaturo imperialismo, em sua forma mercantilista, sob as palavras de ordem — "mercados" e "matérias primas" — foi objeto de uma acirrada luta política e militar. Uma coisa liga-se à outra como elos de uma mesma cadeia de interêsses políticos e econômicos, atuando recìprocamente, como resultado do seu duplo intuito de partilha atlântica : — partilha econômica de regiões e contrôle de uma via marítima de passagem com o firme propósito de supremacia política.

O tradicional sistema de exploração do patrimônio colonial, inaugurado pelas monarquias ibéricas, sofreu um rude golpe com as contradições da política dos primeiros Habsburgos. Carlos V transformou os Países Baixos numa desprezível província da Espanha. À sujeição política juntou-se a conhecida intolerância de Felipe II (1556-1598), o "demônio do meio-dia". Obsecado em proteger o triunfo da Santa Sé, deixou-se levar pelo seu feroz sectarismo, investindo contra os Países Baixos, numa luta terrível que vibrou uma arrochada assás funesta no seu poderio. As violentas medidas de repressão por êle ordenadas contra o movimento protestante provocaram uma sublevação popular. À frente da revolta estava Guilherme de Nassau, príncipe de Orange. Os sucessos dos patriotas flamengos levaram as Províncias do Norte a proclamar a sua independência. Constituiram-se, então, em república, sob o nome de Províncias Unidas. As hostilidades, no entanto, não cessaram. A Inglaterra de Elizabeth continuou a socorrer Maurício de Nassau, que havia sucedido a seu pai, Guilherme, príncipe de Orange, no govêrno da Holanda. Finalmente a Espanha acabou reconhecendo a autonomia batava (14).

(14) Cf. Mariéjol M. J. H. — l'Oeuvre de Philippe II (1559-1598), in Hist. Générale de Lavisse — Rambaud, t.V., págs. 78 e sgs.; Fredericq, M. P. — Les Pays-Bas. Les luttes religieuses (1555-1609). Idem, págs. 175 e segs.

Com a independência a Holanda entrou na fase da sua prosperidade marítima e mercantilista. A burguesia flamenga do protestantismo não suportava a soldadesca castelhana nem os frades da Inquisição. A intolerância religiosa de Felipe II conduziu, afinal, um povo de mercadores ao apogeu do poder político. Em contrapartida, a armipotente monarquia espanhola dos Habsburgos caíu numa irreparável decomposição.

De há muito os comerciantes e armadores de Amsterdã viviam do trânsito de mercadorias, concorrendo nos entrepostos da orla do Báltico e do Mar do Norte com os hanseáticos. Proclamando a sua emancipação política, os flamengos compreenderam logo que o comércio era uma poderosa arma para combater a Espanha, sua maior inimiga. Arrebatar-lhe o tráfico e suas colônias, tal foi o constante propósito dos governantes da república e da monarquia neerlandesa. O melhor ariete para abrir brechas na barreira ultramarina ibérica seria, sem dúvida, o estabelecimento de gigantescas Companhias privilegiadas de comércio e navegação, arma do mercantilismo holandês contra o rico império dos odiados Habsburgos.

A Holanda possuía organismos mercantís associativos que tinham por base o contrato da comenda marítima. As "Voor-Compagnium" e a "Compagnie van Verre" agiam, então, separadamente, competindo entre si no tráfico do Báltico e do Mar do Norte, onde disputavam à Hansa as melhores negociações. Essa concorrência não convinha à administração das cidades e das províncias. O antagonismo mercantil precisava ser banido. Razões políticas e militares reclamavam união e amizade. Impunha-se, pois, criar u'a máquina que viesse reforçar enormemente a luta contra os Filipes, senhores dos impérios ibéricos. O estratagema foi, portanto, a instituição de grandes Companhias criadas sob a proteção do Estado e postas a serviço de uma causa nacional de maior amplitude e de nítidas feições político-militares. Dessa delicada contingência nasceu a gigantesca Companhia das Índias Orientais ("Oost

indische Kompagnie"), em 20 de março de 1602, em que o gênio nacional dos flamengos, com seu sentimento municipal arraigado, prestou-se admiràvelmente para essa "federação" comercial (15).

O sucesso do engenho mercantilista holandês animou novos empreendimentos de partilha colonial. O sistema das Companhias era o melhor instrumento para a solução dos problemas que se apresentavam. Comprimida pela pressão crescente dos Habsburgos, a Holanda achava-se na alternativa de renunciar aos comerciáveis produtos asiáticos ou ir ela mesma buscá-los. Optou pela segunda proposição, forma ofensiva mais adequada às circunstâncias do momento histórico, deveras dramático. A par do imediatismo material de lucro, a solução encontrada destinava-se a agir em prol da independência política. Ao estímulo econômico juntava-se, concordante, a emancipação política.

O tráfico asiático foi, assim, declarado um negócio do Estado e posto debaixo da sua proteção e vigilância. A emprêsa podia erigir fortalezas, declarar guerra e assinar tratados com os príncipes do ultramar. Tudo era feito, porém, em nome dos Estados Gerais aos quais a Companhia prestava juramento de fidelidade política. O privilégio era de 20 anos, mas foi por diversas vezes prorrogado até 1740. No começo a Companhia pagava impostos sôbre a exportação e importação. Em 1700 essa obrigação foi substituída por um desembolso anual de 364 mil florins (16).

O comércio apresentava-se aos olhos da Companhia holandesa como um "roubo" legitimado. Nas suas investidas agressivas desalojaram os portuguêses das Molucas, onde ergueram fortes militares e celebraram tratados com

---

(15) Beaulieu, P. Leroy — De la Colonisation chez les Peuples Modernes, págs. 73 e seg. Paris, 1874; Gignoux, Claude-Joseph — L'Époque mercantiliste, in Histoire du Commerce de J. Lecour-Gayet, t. IV, págs. 171 e segs. Col. SPID. S.D.
(16) Ibidem.

os nativos. Portugal, dominado pelos Filipes, via o seu patrimônio ultramarino retalhado pelos almirantes-mercadores da Companhia Holandesa das Índias Orientais.

Depois de assentarem nas Molucas a base mais importante do seu poderio colonial no Oriente, dirigiram-se à costa do Malabar, Coromandel, Sumatra, Borneo e Ceilão, onde fizeram aliança com os indígenas contra os portuguêses (17).

A própria Inglaterra, que havia auxiliado a independência da Holanda contra a Espanha, não escapou ao "assalto" da Companhia flamenga. Em 1618, o almirantado da emprêsa desembarcou em Java, onde atacou os inglêses. Em 1621 montou ali, com o nome de Batávia, o seu "quartel general", transformado numa autêntica capital da Índia holandesa e num dos mais importantes empórios da Ásia. Em 1661 conquistou no continente Cochim e Cananor, mercados que o capitalismo monárquico português havia organizado em proveito do tráfico atlântico na abertura do século XVI. O prestígio da gigantesca Companhia crescia sobremaneira. A península de Malaca estava ocupada. As ilhas de Timor e Sumatra pertenciam ao domínio da Companhia. Não obstante a sua ofensiva, não conseguiram estabelecer-se na China, dada a resistência dos portuguêses em Macau. Os melhores mercados da Ásia e da Europa eram seus tributários. O tráfico de cabotagem no Índico e no Pacífico asiático completava a sua fortuna. Betávia era a "pérola do Oriente" e centro fundamental do comércio da Ásia, onde residia um governador a quem estava confiada a gerência da poderosa sociedade (18).

Já a 3 de junho de 1621, a Holanda havia instituido outra possante emprêsa com os mesmos objetivos de luta contra a Espanha. Trata-se da "Westi Indische Kompagnie", que recebeu o monopólio comercial por vinte e qua-

(17) Ibidem.
(18) Ibidem.

tro anos, com vastíssimo âmbito de ação no Atlântico afro-americano. Nessa enorme área geo-econômica a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, formada no mesmo molde da sua congênere do Oriente, exerceu jurisdição e domínio político militar, mercê dos poderes que lhe foram delegados pelo Estado (19). No traçado de suas diretrizes econômicas, políticas e militares, percebe-se a prestação de auxílio do Estado para fim comum, conjugando interêsse privado com o bem-estar público.

Em ambas as Companhias a Espanha encontrou temível inimigo. Impelidas pelo programa do mercantilismo, engenhosamente montado pelo govêrno holandês, as Companhias souberam impôr-se no entrecho das relações internacionais como fôrça capitalista e arma de guerra. Com semelhante sistema, em que o soldado e o mercador se confundiam, o mercantilismo holandês revolveu os métodos de exploração dos mercados ultramarinos e, bem assim, a arte de guerra marítima, em que predominava o combate da pirataria assente na ação dos "ladrões do mar". A doutrina do "mare liberum" sustentada pelos holandeses assovelados por Hugo Grócio era, ademais, um admirável incentivo para a partilha colonial que se fazia, sobretudo em evidente prejuízo do patrimônio das monarquias ibéricas (20).

Com êsse maquinismo mercantilista, de nítida feição ofensiva e belicosa, a Holanda organizou o contra-ataque que abriu profundos e largos rombos no sistema defensivo do ultramar português e espanhol. A arremetida era, ou-

---

(19) Cf. Laet, Joannes de — Historia ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu comêço até ao fim do ano de 1636, in A.B.N.R.J. vol. XXX, págs. 36 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

(20) Grocio discutiu a soberania portuguêsa sôbre os territórios orientais e o direito de Portugal ao exclusivo da navegação para a Índia e do tráfico com o Oriente (Cf. Caetano, Marcelo — A polêmica da liberdade dos mares e a resposta de Frei Serafim de Freitas a Hugo Grocio. Lisboa, 1959; Ferreira, Waldemar — História do Direito Brasileiro, t. III, págs. 54 e seg. S. Paulo, 1955).

trossim, dos judeus aninhados em Amsterdã (21) contra a Inquisição ibérica, especialmente espanhola. Sob êste aspecto, as Companhias holandesas representaram uma estratégia dos judeus insurrecionados contra o Santo Ofício. Esta razão era concordante com o claro objetivo de romper o monopólio do tráfico colonial assenhoreado pelos Filipes.

A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais fêz em ambas as margens do Atlântico o que a sua congênere havia feito no Índico e no Pacífico asiático. Em 1612 os almirantes-mercadores, atraídos pelos resgates de escravos e pelo trato do rico metal amarelo, investiram contra a Costa do Ouro, onde erigiram o Forte Nassau, primeiro baluarte da Companhia no Atlântico africano. Graças a isso puderam organizar uma lucrativa rêde de contrabando com as colônias portuguêsas e espanholas da América, sequiosas de mão-de-obra escrava (22).

Não ficou nisso, porém, a conquista do mercantilismo holandês, na sua singular forma guerreira. Em 1624 a esquadra do almirante Jacob Willekens atacou Salvador. Seguiu-se a invasão de Pernambuco por Hendrik Loonk, em 1630. Com semelhantes assaltos, a Companhia fundou o seu "Brasil" holandês (23).

Com a Restauração de 1.º de dezembro de 1640, Portugal armou-se para desaninhar o intruso de sua colônia americana. Em 1649 foi instituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil, sob o estímulo do padre António Vieira, para combater a emprêsa holandesa. Em 1654 os portuguêses punham fim ao domínio batavo no Brasil. A Inglaterra, em luta com a Holanda, contribuiu, indiretamente, para a expulsão do invasor. O tratado de paz en-

---

(21) Cf. Bloom, H. I. — Ihe Economic Activities of the Jews of Amsterdan. Silliamsport, 1937.

(22) Carvalho, A. Morais de — Companhias de Colonização, págs. 106 e seg. Coimbra, 1903.

(23) Sôbre os holandeses no Brasil, veja-se o estudo de C. R. Boxer — The Dutch in Brazil, 1624-1654. Oxford, 1957.

tre Portugal e os Países-Baixos, porém, sòmente foi assinado em 1661 (24).

A ação do mercantilismo holandês fêz-se sentir, também, no Atlântico Norte-americano. Na América Setentrional os flamengos haviam fundado em princípios do século XVII algumas feitorias nos rios Hudson, Connecticut e Delaware, com o nome de Novos Países Baixos, onde a pesca e o comércio de peles constituiam a principal atividade. A Inglaterra, entretanto, não recebeu bem a intromissão. Seguiu-se, assim, uma luta de gigantes que levou os holandeses a renunciar às suas pretensões na América do Norte (25).

Em 1634 conseguiram, porém, estabelecer-se nas Antilhas, aproveitando-se do condicionalismo geográfico favorável para o contrabando, organizando ali um comércio fraudulento em prejuizo do tráfico legal das grandes potências (26).

Graças ao estabelecimento das Companhias, o comércio da Holanda, durante boa parte do século XVII, estendia-se de um extremo a outro do mundo. No norte da Europa as suas feitorias superaram a Liga Hanseática. Na Rússia, Arkangel, depois de Novogorod, foi a principal praça de comércio até a fundação de São Petersburgo. Manufaturas, madeiras, peles, pescado, sêbo, azeite e outros artigos da Europa Setentrional convergiam para os seus armazéns. Da Polônia, pela via fluvial do Vístula e do entreposto de Dantzig, extraíam cereais que eram negociados nas suas casas de Amsterdã e de Roterdã, centros redistribuidores. Para a Polônia, Rússia e Prússia

(24) Cf. Freitas, Gustavo de — A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720). Subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. São Paulo, 1951; Ferreira, Waldemar — A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica. Separata da Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, ano L. S. Paulo, 1955.

(25) Cf. Moireau, M. A. — L'Amérique. Progrés de la colonisation européenne. Du milieu du XVI au milieu du XVII siècle, in Lavisse-Rambaud. t. V, págs. 962 e segs. Paris, 1895.

(26) Ibidem.

transportavam artigos manufaturados, açúcar e outros produtos comerciáveis. A Europa era sua tributária. Acrescente-se a essa rêde mercantil a gigantesca cadeia de comércio no Atlântico, no Índico e no Pacífico e compreenderemos melhor a acumulação de riqueza da Holanda no século XVII e primeiras décadas do século XVIII, bem como o prestígio político-militar alcançado pelos Estados Gerais nesse período de expansão mercantilista nos mares e terras até então dominados pelas monarquias ibéricas centralizadas.

Dada, porém, a rivalidade das grandes potências, êsse colosso tinha, forçosamente, que ruir. Enquanto a Holanda enfrentou a Espanha de Filipe II, a Inglaterra de Elizabeth manteve-se acorde com a causa da independência das Províncias Unidas (27). Tratava-se, naturalmente, de combater o inimigo comum. No século XVIII, a conjuntura internacional era outra. À política de Cromwell não convinha a supremacia marítima e comercial dos flamengos. O Ato de Navegação, em 1651, proibindo a importação de gêneros em navios estrangeiros, foi, sobretudo, dirigido contra a concorrência que a marinha neerlandesa fazia aos inglêses. Seguiu-se, finalmente, a conhecida investida da França de Luís XIV que acabou por desmoronar o prestígio do mercantilismo holandês, já bastante combalido no comêço do século XVIII (28).

Quase pela mesma época a França e a Inglaterra organizaram Companhias. A febre mercantil foi geral. A luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais, forma de enriquecimento dos Estados, impunha se-

(27) Cf. Black, J. B. — The Reign of Elizabeth, 1558-1603. Oxford, 1940.
(28) Davies, Godfrey — The Early Stuarts, 1603-1660, págs. 107 e segs. Oxford, 1937; Sayous, M. E. — Le République d'Angleterre. Cromwell. La Restauration (1649-1668), in Lavisse-Rambaud, t. V, págs. 58 e segs. Paris, 1895; Waddington. M. A. — Les Provinces-Unies (1609-1715). Histoire Interieure. Ibidem, idem, págs. 469 e segs.

melhante maquinismo, cujo espírito de associação data do princípio do século XV (29).

Em 1406 Henrique IV criara na Inglaterra a sociedade dos comerciantes aventureiros — "Merchants Adventurers". As lãs eram, então, a mercadoria mais comerciável do país. Os "adventurers" negociavam panos, trocando-os pelos vinhos francêses e ibéricos, bem como pelos artigos do Oriente. As rotas do Báltico e do Mar do Norte, no entanto, eram ainda dominadas pela Hansa. Com o govêrno despótico de Henrique VIII (1500-1547), a Inglaterra começou, todavia, a suplantar os seus concorrentes no trânsito especulador do Mar do Norte. A completa emancipação, porém, data da época de Elizabeth (1558-1603). Durante o seu longo reinado, a Inglaterra lutou a favor da Reforma com tenacidade igual à que Filipe II de Espanha pôs em servir os interêsses do Catolicismo, impulsionando enormemente a expansão comercial inglêsa (30).

A Inglaterra preparava-se, assim, para a "partilha" mercantilista. Em 1578 a Coroa aboliu os últimos privilégios dos hanseáticos, proibindo a exportação de lãs inglêsas. Ademais, onerou as importações dos mercadores da Hansa. Ficou, outrossim, proibida, por razões de ordem política, a carregação de cereais e munição de guerra para os portos espanhóis.

Na segunda metade do século XVI, o abatimento de Antuérpia, fato conexo com a falência do capitalismo monárquico português, levou a Londres e Bristol risonhas esperanças. Em 1576, Thomás Grashan funda a primeira Bôlsa da Inglaterra. Parelhamente a isso prosperavam as

---

(29) Cf. Heckscher, Eli, F. — Mercantilism, 1.º vol. págs. 36 e seg. Londres, 1935; Merkantilism, in Encyclopaedia of the Social Sciences, v. IX-X, págs. 333 e segs.

(30) Carus-Wilson, E. M. — The origins and early development of the Merchant Adventurers organization in London as shown in their own medieval records, in The Economic History Review, v. IV, n. 2, págs. 147 e segs., abril, 1933; Lipson, E. — The Economic History of England, vol. II, págs. 61 e segs. Londres, 1934; Black, J. B. — op. cit. págs. 323 e segs.

manufaturas de York e Norwich. Newcastle começava, outrossim, a exportar carvão mineral. Em 1600, nos últimos meses do reinado de Elizabeth, a Companhia dos Mercadores de Londres obteve por 15 anos o privilégio do exclusivo tráfico de certas áreas da América, da África e da Ásia. A realeza concedeu-lhe, ainda, o direito de exportar anualmente 30 mil libras, desde que importassem igual quantia no prazo de seis meses a contar da data da viagem. No ano seguinte, em 1601, partiu a primeira frota para o Oriente. Visitada Sumatra, Java e Molucas, retornou a Londres com boa carregação e informes sôbre mercados (31).

O sucesso aumentou a avidez pelo sistema das Companhias. Algumas emprêsas, porém, não levavam a sua ação além dos limites da Europa. É o caso, por exemplo, da sociedade organizada na Inglaterra em 1555, destinada a fazer o comércio privativo com a Rússia. Não obstante, as Companhias ultramarinas só começaram a aparecer na Inglaterra nos fins do reinado de Elizabeth e no govêrno dos Stuarts. O estabelecimento da famosa Companhia das Índias Orientais, à qual a raínha concedeu o privilégio do comércio da Índia por 15 anos, com o poder absoluto nas terras que conquistasse e outros valiosos favores, data de 1599. A Inglaterra entrava, afinal, na luta mercantil e política pela partilha do Índico e do Pacífico asiático, com enormes malefícios para Portugal na linha do Oriente.

Com o govêrno de Cromwell (1649-1659), uma das épocas mais florescentes da história da Inglaterra, definiu-se a prática da exploração das regiões coloniais pelas Companhias privilegiadas. O Ato de Navegação, em 1651, foi um golpe violento para o mercantilismo holandês. A Inglaterra iniciava, finalmente, a sua admirável trajetória marítima. A partir de 1651, o comércio de cabotagem na In-

---

(31) Cf. Schacht, Hjalmar — Der theoretische Gehalt des englischen Merkantilismus, págs. 108 e seg. Kiel, 1900; Packard, Laurence — The commercial Revolution (1440-1776), págs. 207 e seg. Oxford, 1932.

glaterra ficou exclusivamente nas mãos dos nacionais. Os produtos da indústria piscatória estrangeira podiam vender-se na Inglaterra desde que pagassem direitos dobrados. O comércio colonial foi nacionalizado. O giro mercantil europeu foi de tal maneira regulado que a importação só podia ser feita em navios inglêses ou de procedência do país fornecedor do artigo negociado. Era, pois, uma terrível cutilada contra a Holanda, que vivia quase inteiramente da política econômica de transporte como intermediária. Ficou, ademais, assente que os navios deviam ser construídos nos estaleiros inglêses. O código draconiano de Cromwell era, afinal, uma guerra aos mercadores, navegantes e armadores estrangeiros. Foi essa diretriz que, sobretudo, regeu o mercantilismo inglês na sua forma comercialista até meado do século XVIII. Tornou-se, sem dúvida, um poderoso instrumento de guerra mercantil e engenho político-militar, principal fundamento do poderio marítimo da Inglaterra (32).

Os primeiros anos do século XVII viram nascer diversas emprêsas coloniais. Em 1618 e 1631 foram criadas na Inglaterra Companhias para a África, com o privilégio de resgatar na costa da Guiné. A investida sôbre o comércio africano prosseguiu. Em 1661 instituiu-se nova Companhia à qual a Coroa concedeu o trato dos territórios da África Negra, desde o Cabo Branco até o Cabo da Boa Esperança. Em 1683 outra emprêsa surgiu na Inglaterra com o privilégio do abastecimento de escravos negros necessários às colônias da América Inglêsa, onde tinham sido organizados os primeiros núcleos de colonização oriundos das perseguições religiosas (33).

Com a revolução de 1688, a Inglaterra inaugurou uma nova fase do seu mercantilismo. A obra iniciada por Eli-

---

(32) Rees, J. F. — Mercantilism and the Colonies, in The Cambridge History of the British Empire, t. I, págs. 561 e segs. Cambridge, 1929; Beer, Louis — The origins of the British Colonial System, 1578-1660, págs. 97 e segs. New York, 1933.

(33) Ibidem. Veja-se ainda — Moireau, M. A. — op. cit., págs. 941 e segs.

zabeth e continuada por Cromwell foi impulsionada por Guilherme de Orange. Em 1708 reorganizou-se a Companhia das Índias Orientais. Apesar de suas tendências belicosas foi, no entanto, sobretudo de natureza mercantil. Nela acham-se, profundas, as raízes do império anglo-indiano. Não obstante o malôgro de certos empreendimentos anteriores (Companhia do Hudson e Companhia da Rússia e do Levante) os inglêses persistiram na prática da exploração das regiões coloniais estabelecendo e removendo Companhias privilegiadas de comércio e navegação (34).

Os primeiros engenhos da nascente revolução industrial no comêço do século XVIII impulsionaram enormemente o sistema colonial inglês. As guerras com a Holanda, França e Espanha decidiram, de certo modo, a sorte política da Inglaterra e o bem-estar da sua economia. O estupendo desenvolvimento da atividade produtora promoveu a criação de estabelecimentos de crédito destinados a incrementar a circulação dos capitais. Nos últimos anos do século XVII, em 27 de julho de 1694, o Banco da Inglaterra já era encarregado da negociação de valores comerciais, expressiva mostra do vertiginoso crescimento do mercantilismo inglês. Nos meados do século XVIII, a Companhia de Aberdeen (1767) e a sua congênere Britânica (1746) continuavam a exercer parte da ação que a Coroa havia dado à Companhia da Baía de Hudson em 1670, criada para a colonização de certas áreas da América do Norte e à qual foi concedido o comércio exclusivo das peles (35).

O princípio do século XVIII não trouxe o esmorecimento do favor que a instituição das Companhias privilegiadas usufruiu no sèculo anterior. A experiência, todavia, no comêço da segunda metade do século XVIII, afrouxou o entusiasmo dos primeiros tempos. Em 1713, a Inglaterra aproveitou-se das circunstâncias políticas que tinham levado à paz de Utrecht, para obter o monopólio do tráfico das rotas

---

(34) Ibidem. Vide ainda — Sayous, M. É. — L'Angleterre. Les derniers Stuarts et Guillaume III (1670-1714), in Lavisse-Rambaud, t. VI, págs. 430 e segs. Paris, 1895.

(35) Ibidem.

de escravos da América. A confiança na organização das grandes Companhias começava, porém, a arrefecer, passando a maior parte das concessões para a administração real.

A França, igualmente, reconheceu a necessidade da prática de partilha colonial, apesar da roupagem industrialista do seu mercantilismo. As primeiras experiências datam, na verdade, dos fins do século XVI. Em 1599 a Companhia do Canadá iniciou as suas atividades na América Setentrional, explorando os lucrativos setores da pesca e das peles. Em 1604, Henrique IV animou o estabelecimento de uma sociedade destinada à exploração do comércio das Índias Orientais. Anos depois, em 1616, outra sociedade semelhante foi criada. Em 1626 organizou-se para o tráfico da América a Companhia de Morbihan. Na segunda metade do século XVII, em 1664, finalmente, fêz seu aparecimento a poderosa Companhia das Índias Orientais, em moldes que se assemelhavam às suas congêneres que a precederam na Inglaterra, em 1599, e na Holanda, em 1602, Montada depois de suas rivais, pôde a Companhia francêsa aproveitar-se da experiência alheia. Foi-lhe dado o privilégio por 40 anos, podendo fazer guerra aos príncipes do Oriente e construir fortalezas. O govêrno contribuiu com a décima parte dos fundos, obrigando-se a emprêsa a saldar o empréstimo, sem juros, no prazo de quatro anos. Envolvida na luta pela partilha política e econômica do Índico e do Pacífico asiático com a Holanda e a Inglaterra, a Companhia padeceu as conhecidas vicissitudes que explicam o recuo do mercantilismo francês no Oriente (36).

(36) Para um estudo sôbre as Companhias francêsas, vejam-se as seguintes obras: Boissonnade, P. — Colbert et la Compagie de Commerce du Nord (1661-1689). Paris, 1930; Bonnassieux, P. — Les grandes Compagnies du commerce. Paris, 1892; Clement, P. — (ed.) — Lettres instructions et mémoires de Colbert. Paris, 1861-1783; Harsin, Paul — Les doctrines monétaires et financières en France du XVI au XVIII siècles. Paris, 1928 : Mazan, J. de — Doctrines économiques de Colbert. Paris, 1900; Weber, H. — La Compagnie française des Indes (1604-1875). Paris, 1904; Benoit, E. — Recherches sur la politique coloniale de Colbert. Paris, 1902; Pauliat, Louis — Louis XIV et la Compagnie des Indes Orientales de 1664. Paris, 1886.

No tempo de Richelieu o govêrno já havia criado Companhias. A montagem de emprêsas de colonização foi, com efeito, um dos traços mais importantes da política mercantil do cardeal. Em 1625 fundou a Companhia de Morbihan. Dois anos depois, em 1627, era organizada a Companhia de Saint-Pierre. Mais tarde, em 1635, foi criada a Companhia das Ilhas da América, com administrações subalternas em Saint-Christophe, na Martinica e Guadeloupe. Êsses empreendimentos entravam, assim, numa área colonial onde espanhóis e inglêses se digladiavam (37).

Com a administração de Colbert a prática continuou. A Companhia do Norte, instituída para o Báltico, a Companhia dos Pirineus destinada ao comércio com a Espanha, onde o ouro americano entrava como a melhor forma de pagamento das manufaturas e cereais de França, a Companhia das Índias Ocidentais, fortalecida para a exploração das Antilhas e da costa atlântica africana e, sobretudo, a Companhia das Índias Orientais incumbida de assegurar, em proveito do mercantilismo francês, o tráfico oriental, constituem admiráveis exemplos da organização de emprêsas coloniais, pelos francêses, no século XVII.

Colbert, todavia, não foi um inovador. Sua ação circunscreveu-se a dar forma mais rigorosa a certas disposições que antes dêle e fora da França se haviam praticado com algum sucesso. Rebaixou os impostos à saída das manufaturas do reino. Diminuiu os direitos de entrada às matérias primas destinadas à fabricação nacional. Em contrapartida, porém, carregou de direitos proibitivos a indústria estrangeira. Criou, assim, um autêntico monopólio em favor do seu mercantilismo industrialista, senhor absoluto do mercado interno. Os capitais, estimulados pelos largos privilégios, afluíram copiòsamente às manufatu-

(39) Cf. Weulersse, Georges — La Physiocratie à la fin du règne de Richelieu, págs. 74 e segs. Paris, 1944; Moireau, M. A. — op. cit. págs. 954 e segs.; d'Avenel, M. G. — Louis XIII et Richelieu, in Lavisse-Rambaud, t. V, págs. 367 e segs. Paris, 1895.

ras. Completando o seu dirigismo, Colbert instituiu certos órgãos da realeza para servirem de modêlo às instituições particulares. A tapeçaria dos Gobelinos e a porcelana de Sèvres são dilúcidos exemplos. As próprias Companhias, seduzidas pelos resultados colhidos pelos holandêses, surgiram como criações arbitrárias do Estado (38).

Morto Luís XIV, em 1715, surgiu uma reação contra o estatismo colbertista. O movimento foi de nítidas tendências liberais. Não obstante êsse encolhimento, houve ainda um esfôrço com o néo-mercantilismo de John Law. Em 1717 a França criou a Companhia do Mississipi com o privilégio de vinte anos paar explorar a rota da Louisiane e o tráfico de peles de castor do Canadá. Finalmente, em 1770, quatro anos antes de Luís XV morrer, foi instituída a Companhia do Levante — último suspiro do envelhecido mercantilismo francês. O sistema achava-se, no entanto, moribundo : não resistiu, por isso, à investida da doutrina liberal e individualista da Escola Fisiocrática (39). Reanimou-se, porém, em países econômicamente mais acanhados, quando na França e na Inglaterra o processo já era um fenômeno do passado.

O exemplo da Holanda, da França e da Inglaterra animou, realmente, as monarquias ibéricas a organizar o mesmo engenho. A preponderância adquirida pelo mercantilismo daquelas potências, em evidente detrimento de Portugal e Espanha, prendeu a atenção de D. João IV, logo após a Restauração. A partir de 1640 a Coroa ocupou-se com grande solicitude do problema. A idéia do padre Vieira incitou o monarca : contrapor à ação ofensiva das emprêsas estrangeiras uma Companhia. Tratava-se, com efeito, de evitar que a Holanda se apoderasse dos cabedais que bastariam para sustentar a guerra contra a Espanha.

---

(38) Mazan, J. de — op. cit. págs. 132 e segs.; Levasseur, M. É. — La France économique. Colbert et ses successeurs (1661-1715), in Lavisse-Rambaud, t. VI, págs. 228 e segs. Paris, 1895.

(39) Cf. Weulersse, Georges — La Physiocratie à la fin du règne de Louis XV (1770-1774). Paris, 1959.

Por isso a instituição da Companhia Geral do Comércio para o Brasil surgia aos olhos da realeza como elemento de grande eficácia para a reorganização do tráfico no Atlântico brasileiro. Era um magnífico elemento de defesa contra as pretensões da Holanda e da Espanha. A ação da Companhia foi, pois, uma poderosa arma da Coroa portuguêsa empregada na Restauração e segurança do seu patrimônio americano.

Portugal, neste caso, outra coisa não fêz do que pôr em execução uma arraigada prática mercantilista aconselhada pelas circunstâncias do delicado momento histórico que se seguiu ao 1.º de dezembro de 1640 (40). Durante mais de meio século — de 1580 a 1640 — Portugal, dominado pelos Felipes, sofreu as arremetidas do mercantilismo das grandes potências do século XVII que haviam inaugurado a luta pela partilha política e econômica das regiões ultramarinas. Impunha-se, portanto, reunir esforços para salvaguarda do quinhão remanescente, sobretudo no Brasil, onde Portugal se propunha assentar um império atlântico em substituição ao alquebrado império do Oriente. O estabelecimento da Companhia Geral do Comércio para o Brasil foi, assim, uma experiência, autêntica resposta de D. João IV à poderosa Companhia holandesa que havia investido contra o "paraíso" do açúcar — nordeste brasileiro.

Animado pelo sucesso obtido na Bahia e em Pernambuco, o govêrno português aplicou o mesmo remédio no Atlântico africano, igualmente ameaçado pela voracidade das grandes potências. Dêsse receio resultou a criação da Companhia de Cacheu e Rios da Guiné, em maio de 1676, no reinado de D. Afonso VI, destinada a fornecer mão-de-obra escrava para a economia agrícola do Brasil. Seguiu-se-lhe, ainda no século XVII, a Companhia de Cabo Verde

---

(40) Cf. Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino. Publicadas por P. M. Laranjo Coelho. Lisboa, 1940; Cartas dos Governadores da Província do Alentejo a El-Rei D. João IV (3 vols.) Publ. por P. M. Laranjo Coelho, Lisboa, 1940.

e Cacheu, instituída por alvará de D. Pedro II de 4 de janeiro de 1690 (41).

A exaltação das Companhias em Portugal manteve-se no século XVIII. Na montagem de emprêsas privilegiadas de comércio e navegação a Coroa viu o meio mais eficiente de amparo ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado pelo imperialismo político e econômico das grandes potências européias. Se não havia já o entusiasmo que animara a Holanda, a França e a Inglaterra no comêço do século XVII, em Portugal, todavia, ainda estava sobremaneira arraigada a confiança que se depositava nas Companhias. A prática, embora desusada e obsoleta, foi encarada pela realeza como arma mais eficaz de defesa contra o capitalismo franco-inglês sequioso de mercados e de matérias primas tropicais (42).

Assim sendo não admira que D. João V criasse, em 1724, a Companhia do Corisco destinada a organizar o tráfico de escravos nos centros de resgates do Atlântico africano (43). O gigantecco império ultramarino, dividido por três continentes, não podia ficar desamparado. Através da associação de capitais particulares, a realeza cooperava na obra de conquista e humanização do seu patrimônio colonial ameaçado de cair em poder alheio.

A monarquia espanhola, igualmente senhora de um ambicionado império ultramarino, aplicou a mesma terapêutica. Em 1728 surgiu, assim, a Companhia de Caracas.

---

(41) Carvalho, Tito Augusto de — As companhias portuguesas de colonização, págs. 34 e segs. Lisboa, 1902.
(42) Cf. Raynal, L. — L'Anticolonialisme au XVIII siècle. Col. Colonies et empires. Paris, 1951.
(43) Cf. Azevedo, Pedro de — A Companhia da ilha do Corisco, in A. H. P., t. I, n. 12, págs. 422 e segs. Lisboa, 1903.

Anos depois, em 1747, foi instituida a Companhia das Índias Ocidentais (44).

O grande impulso da política colonial do mercantilismo português data, porém, da abertura da segunda metade do século XVIII com a administração pombalina. O estabelecimento de Companhias privilegiadas era, então, deveras concordante com a política do ministro de D. José I. Conhecedor do sucesso britânico, Pombal aplicou os ensinamentos aprendidos em Londres. Versado na intriga internacional, o déspota viu no sistema das Companhias o meio mais eficiente de livrar o reino e o império da ação sorvedoura do capitalismo estrangeiro, fielmente representado pelas sucursais inglêsas estabelecidas em Lisboa (45). As Companhias prestavam-se, ademais, à planejada investida pombalina contra o poder político e econômico dos jesuitas. Representavam, portanto, instrumentos ao serviço do fim em vista. A intervenção da monarquia constitui parte essencial do processo fomentista do ultramar. Pombal apadrinhou as Companhias por vêr nelas os meios de fortalecer o seu despotismo. Entrelaçam-se, com efeito, os dois objetivos do Estado absolutista. O fomento ultramarino era, assim, um apêndice inseparável da política de Sebastião José de Carvalho e Mello, bem como um auxiliar necessário do seu programa de desenvolvimento econômico e defesa do patrimônio da Coroa.

A Companhia do Grão Pará e Maranhão, criada por alvará de D. José I de 7 de junho de 1755 (46), e a sua congênere de Pernambuco e Paraíba, instituída a 13 de agôsto

---

(44) Cf. Hussey, H. Dennins — The Caracas Company (1728-1784). A Study in the History of Spanish Monopolistic Trade. Cambridge, 1934; Basterra, Ramón — Una empresa del siglo XVIII : los navios de la ilustración de la Real Compañia Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de America. Caracas, 1925; Padron, F. Morales — Rebelion contra la Compañia de Caracas. Sevilla, 1956.

(45) Veja-se o capítulo — As condições portuguêsas.

(46) Cf. Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, Lisboa, 1755.

de 1759 (47), equiparam-se no seu poderio capitalístico e, bem assim, no seu prestígio, às grandes emprêsas coloniais da Holanda, da França e da Inglaterra. A roupagem e os objetivos eram, entretanto, diferentes, bem como as circunstâncias que os geraram. Daí a variante da política colonial do mercantilismo português no século XVIII, sobremaneira singular e significativa.

(47) Cf. Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa, 1759.

1759 (47), equipararam-se no seu poderio capitalístico e,
assim, no seu prestígio, às grandes emprêsas coloniais
Holanda, da França e da Inglaterra. ... A roupagem e os
lícios eram, entretanto, diferentes, bem como as circuns-
ncias que os geraram. Daí a variante da política, pela-
l do mercantilismo português no século XVIII, adquirir
feição singular e significativa.

(47) Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lis-
boa, 1759.

CAPÍTULO II

AS VARIANTES MERCANTILISTAS:

A FORMA PORTUGUÊSA

As grandes potências mercantilistas do século XVII, inaugurando em sólidas linhas a luta pela partilha política e econômica do patrimônio ultramarino dos Habsburgos, sobremaneira enriquecido em 1580 com a junção do império criado pelos Avís, outra coisa não fizeram do que a revisão que a época febrenta lhes impunha. Os métodos utilizados na competição distinguem, porém, com as suas vestimentas, as diferentes cambiantes da política colonial do mercantilismo.

No século XVI, Portugal e Espanha, em face do descobrimento e conquista de mares e terras, reivindicaram para si o exclusivo do domínio e da jurisdição do Mar Oceano. Até à reunião das duas Coroas — apesar dos incidentes suscitados pela ação dos corsários — os demais Estados europeus acataram, de certo modo, o privilegiado senhorio peninsular. Imaturidade náutica, inexperiência técnica e timidez econômica, aliadas às contradições políticas, distanciaram a Holanda, a França e a Inglaterra das rotas atlânticas monopolizadas, então, pelas monarquias ibéricas. Com o desastroso empreendimento português de Alcácer Quibir, em 1578, tudo mudou. Por carta régia de 29 de maio de 1585, Filipe II decretou a apreensão dos navios holandeses e inglêses fundeados nos ancoradouros espanhóis e portu-

guêses. Fechavam-se, assim, os portos ibéricos ao trânsito mercantil daquelas nações (1).

A êsse ato anti-político, seguiram-se, incontinente, as represálias dos contrariados. A referida intolerância religiosa de Filipe II (2) precipitou amargamente o contra-ataque da Holanda e da Inglaterra. Ia perder-se para sempre a supremacia ibérica nos mares. As ambições mercantilistas encontraram na precipitada política externa do filho de Carlos V uma magnífica dissimulação dos seus intentos. Em setembro de 1598, com a morte de Filipe II, foi sepultado o poderio da realeza espanhola. O império português ia, igualmente, ser mutilado pelos inimigos dos Habsburgos. Quase ao mesmo tempo, diversos pontos do Ultramar foram atacados pelos inglêses, francêses e holandeses que, afinal, abriam profundos rombos na concretada barreira atlântica. A investida mais agressiva partiu da Holanda. O êxito do "mare liberum" de Grócio (3) repudiou a doação pontifícia dos descobrimentos e a soberania portuguêsa sôbre os territórios ultramarinos, sobretudo o domínio da rota do Cabo.

No comêço do século XVII, o mercantilismo holandês estava, com efeito, preparado para iniciar a partilha da ambicionada prêsa colonial. O espólio, rico e fácil, encontrava a sua justificação na própria sagacidade econômica mercantilista. Os Estados individualizavam-se mais na sua política e na sua economia. Os seus imperativos geográficos eram, cada vez mais acentuadamente, motivos de supremacia que reforçavam os seus recursos materiais. As suas classes dominantes sentiam, com a importância dos

---

(1) A medida ocasionou uma alta geral dos preços dos produtos ibéricos nos mercados flamengos, sobretudo do sal português, artigo enormemente desejado para a pesca do arenque (Cf. Rau — Virgínia — A exploração e o comércio do sal de Setubal, pág. 137. Lisboa, 1951).

(2) Veja-se o cap. I — Mercantilismo e Companhias.

(3) Cf. Caetano, Marcelo — op. cit. págs. 23 e segs.; Ferreira, Waldemar — História do Direito..., t. III, págs. 54 e segs. Veja-se a réplica portuguêsa — Serafim de Freitas et la liberté des mers au XVII SiKcle, in Amzalak, Moses Bensabat — Trois précurseurs portugais, págs. 39 a 94. Paris, s. d.

interêsses que tinham de defender, a consciência de suas nacionalidades. Com o início da disputa do mundo tropical, tropical, o mercantilismo percorreu, em poucos anos, um longo caminho de sua evolução progressista.

Foi uma expansão capitalística na sua forma comercial, condicionada pelas relações políticas dos Estados e, bem assim, pelas exigências do giro mercantil internacional. Sob o ponto de vista holandês, a partilha política e econômica das regiões coloniais pelo mercantilismo foi enormemente impulsionada por objetivos materiais imediatos. Outrossim, pelos métodos de conquista que utilizou, apresenta um singular aspecto guerreiro. Essa variante do mercantilismo flamengo correspondia, porém, às mais imperiosas necessidades da época. Por isso foram tão revolucionárias as suas conseqüências. O "assalto" ao patrimônio colonial dos Habsburgos pelos almirantes-mercadores das Companhias holandesas apresenta-se, assim, como roubo legitimado, uma das fontes mais fecundas dos capitais de Amsterdã e Roterdã. O acontecimento mercantilista holandês foi, na verdade, o meio mais eficaz de um povo se libertar pollticamente da servidão a Filipe II. As reivindicações exprimiram-se, portanto, na rapina e devastação do ultramar ibérico, onde a forma flamenga comercialista encontrou a sua maior fôrça de expressão.

Dir-se-ia tratar-se de um mercantilismo "salteador", criado pelo Estado para o Estado e composto por uma miscelânea de soldados, marinheiros, mercadores, corsários e piratas aos quais o govêrno delegava soberania de conquista e de guerra, acometimento contra os Filipes e a Inquisição. Guiada por um ideal político de unificação, a Holanda sentiu uma exigência imperiosa de expansibilidade econômica, que se fazia em evidente prejuizo do patrimônio ultramarino de Portugal e Espanha. A expansão realizava-se, sobretudo, à custa da violência. O enriquecimento conseguia-se, mòrmente, pelo saque e tomadia do esfôrço alheio. O mercantilismo holandês encontrava, pelo espólio do império colonial ibérico, uma ampla aptidão de desenvolver as suas

qualidades de iniciativa, num ambiente econômico muito mais próprio do que o do fechado regime da cidade. As classes de mercadores e marinheiros flamengos, habituados à união dos esforços que tornava possível os grandes trabalhos de conjunto, constituíam, na verdade, a poderosa fôrça incentiva do mercantilismo que encontrava na pilhagem o melhor modo de acumulação social de riqueza.

É preciso não esquecer, contudo, que a luta pelo domínio e exploração das regiões coloniais seria uma aberração guerreira incompreensível, se não tivesse como objetivo principal a exploração econômica dos povos vencidos. O mercantilismo holandês surgiu, assim, como um produto de circunstâncias do tempo em que a complexa armadura do Estado era, com efeito, a melhor arma de defesa dos interêsses comerciais. O que se pretendia, acima de tudo, era a exploração organizada do mundo tropical. Explorar, e para isso organizar. Não organizar com o intuito de civilizar. Afigura-se-nos que foi sempre aquêle o principal objetivo do mercantilismo holandês. Os casos concretos dessa política de expansão encontram-se no organismo das suas Companhias (4).

A derrocada do império ibérico no começo do século XVII coincide com a acometida dos almirantes da Holanda ao "mare nostrum" dos Avís e dos Habsburgos. A expansão mercantilista flamenga não representou apenas uma nova orientação política de partilha do mundo colonial. Marcou também o crescimento do capitalismo comercial europeu, com imensas possibilidades mundiais de crescimento. O Atlântico, descoberta portuguêsa, desempenhava, assim, o importante papel histórico, que as suas condições geográficas permitiam, de principal via marítima de comunicação com o Oriente.

A expansão do mercantilismo correspondia às necessidades da época. Por isso vingou. Ela representou, po-

---

(4) Veja-se o cap. I — Mercantilismo e Companhia.

rém, uma renhida luta. A Europa alargara as suas fronteiras até ao Pacífico asiático e às margens vivificadoras do Índico e do Atlântico. O mercantilismo, dividido pelas rivalidades políticas e econômicas das grandes potências, resultantes da fôrça crescente da própria expansão, apresentou no Mar Oceano, mais do que em qualquer outra região, as contradições dos nascentes imperialismos em luta. Não admira, portanto, que a Holanda iniciasse a partilha política e econômica dos novos mares e terras coloniais de maneira tempestuosa. O principal intento era a conquista de áreas geo-econômicas descobertas pelos marinheiros ibéricos e, bem assim, a organização mercantil com os nativos. Destruir o poderio ibérico no ultramar era credo que figurava em relêvo no mercantilismo comercialista holandês, mais prático e utilitário do que colonizador. Tinha, pois, uma feição acentuadamente bélica, organizado para fins de conquista e de guerra, com direitos soberanos e amplíssimos meios ofensivos. Praticava a pirataria em grande escala, pavor e estremecimento das frotas e galeões dos Habsburgos.

Faltou-lhe, porém, uma base territorial e poderio militar. O processo de acumulação de riqueza exercitado pela política colonial do mercantilismo holandês assentava em base postiça. A conquista, a pilhagem e o saque não podiam ser um modo permanente de aquisição de abastança. No século XVII os mercados ultramarinos exerciam sôbre as demais potências, especialmente no espírito das classes econômicas da França e da Inglaterra, uma atração que abalou profundamente o poderio ofensivo da Holanda.

A entrada do capitalismo franco-inglês na luta pela partilha política e econômica das regiões coloniais acuou a expansão flamenga. Cromwell e Luís XIV mostraram-se assaz indispostos contra a Holanda. A luta continental prolongou-se no ultramar, onde a França e a Inglaterra encontraram a fôrça necessária ao crescimento orgânico do capitalismo moderno, de acôrdo com as exigências das suas classes econômicas avançadas e com as possibilidades de alargamento capitalístico.

O mercantilismo inglês, embora comercialista, não apresentava, todavia, a mesma feição do seu congênere flamengo. Possuia, no entanto, cataduras parecidas. Ninguém ignora que o govêrno inglês, sobretudo na primeira fase da expansão, animou a ação da pirataria que se exercitava em larga escala. Sabe-se, outrossim, que a Companhia das Índias Orientais, instituída em 1599, nos últimos tempos do reinado de Elizabeth (5), destinada a explorar o comércio do Oriente, recebeu o poder absoluto nas terras que conquistasse. Confundia-se, pois, nêstes dois aspectos, com o mercantilismo holandês. Era, ademais, à maneira da Holanda, comercialista. O tratado de Utrecht, em 1713, representou, de certa forma, a supremacia marítima da Inglaterra, enormemente beneficiada pela política continental de Luís XIV. A balança favorável do comércio exterior, entusiàsticamente defendida pelos mercantilistas inglêses, sobretudo por Thomas Mun (1571-1641), cujas alegações em defesa da "East India Company" se transformaram na defesa do capitalismo comercial (6), representava um progresso do sistema. Mun insistia no comércio exterior, para cujo desenvolvimento a moeda era apenas um meio, o mais adequado para enriquecer o país (7). Não confundia moeda e capital. Os metais preciosos podiam sair, desde que as importações de ouro e prata superavam as exportações. A preocupação metalista aliada à política de defesa e engrandecimento do Estado assentava, sobremaneira, na obsessão comercialista (8). Note-se, além disso, que o mercantilismo inglês era menos medianeiro do que o seu congênere flamengo, dada a maior capacidade produtiva da Inglaterra. Os holandeses viviam sobretudo de uma política econômica de transporte, o que não acontecia com os britânicos que souberam, por convergência de razões, criar e manter uma

---

(5) Ibidem.
(6) Cf. England's Treasure by Foreign Trade, págs. 24 e segs. cit. ed.
(7) Idem, pág. 70.
(8) Cf. Heckscher — Mercantilism, vol. I, págs. 270 e seg.

economia de fixação, grandemente reprodutiva de riqueza social, condição necessária à transformação dos capitais comerciais em capitais industriais. O valor das colônias dependia de serem ou não mercados exclusivos para os artigos da indústria metropolitana e de fornecerem em troca as matérias primas que de outra forma teriam de ser adquiridas no estrangeiro. Assim preparava a Inglaterra o berço do nascente capitalismo industrial, que no século XIX haveria de inaugurar uma nova fase da partilha política e econômica do mundo. Outra variante do mercantilismo inglês consiste na criação de Companhias privilegiadas de maior iniciativa particular, porquanto na Holanda e na França o estabelecimento de semelhantes emprêsas ultramarinas tem mais marcado o sêlo do Estado.

Frente ao mercantilismo francês, colbertista, não há o que assemelhar. Na França, as Companhias foram criação do govêrno seduzido pelos benefícios colhidos pelas sociedades holandesas. Empreendimentos artárquicos, converteram-se em órgão do Estado soberano. É certo, porém, que a Companhia das Índias Orientais, instituida em 1664 (9), recebeu incumbência de guerra e conquista, envolvendo-se na teia de contradições com holandeses e britânicos. A atuação direta da monarquia absoluta como empresária no campo do comércio e da indústria era, contudo, bem mais acentuada. O Estado não era apenas subscritor. O seu dirigismo ia ao ponto de designar acionistas. Formavam autênticos senhorios, ligados à Coroa por laços de suserania (10).

A feição industrialista foi, ademais, particularidade inconfundível do mercantilismo francês, meio empregado para o aumento dos estoques monetários. Os artigos industriais — manufatura de luxo — eram encarados como engenho

---

(9) Veja-se o capítulo — Mercantilismo e Companhias.
(10) Cf. Weber, H. — La Compagnie française..., págs. 122 e seg. cit., ed.; Benoit, E. — op. cit. págs. 270 e seg.; Pauliat, Louis — op. cit., pág. 8.

eficaz. Daí as medidas de regulamentação destinadas a tornar o preço de venda cada vez mais favorável às exportações.,O Estado reclamava, outrossim, destreza e crescimento demográfico, atitude concordante com o industrialismo e com a política continental de Luís XIV.

França, Holanda e Inglaterra não possuíam, então, minas de ouro. O problema que se colocou foi, portanto, o da montagem de um maquinismo sorvedouro de metais preciosos assenhoreados pelas monarquias ibéricas, pioneiras da expansão atlântica. O intento daquelas potências era, afinal, o mesmo : acumulação de riqueza aurífera. Os meios para se alcançar êsse desiderato é que variaram no tempo e no espaço. Para Portugal e Espanha a questão era de mantenimento e defesa das fontes do ouro nôvo. Para os demais Estados, sequiosos de metais, a superação do problema era, em contrapartida, de conquista direta das áreas das minas ou de sucção aurífera por vias mercantís ou industriais, cumieiras sôbre as quais assentava a balança favorável do comércio externo. Nesse embate, terrível drama, ajustavam-se as cambiantes da política colonial do mercantilismo. Por isso a prática governamental manteve e reforçou o protecionismo e a intervenção do Estado na vida econômica até meados do século XVIII. Os métodos utilizados na partilha distinguem, porém, as variantes do sistema.

A consideração de que a posse dos metais preciosos constituía a riqueza mesma, e não a forma de obtê-la, foi uma obsessão da monarquia espanhola do século XVI. Os bulionistas no tempo dos Habsburgos não conseguiram desembaraçar-se do êrro que os levava a identificar a riqueza com a posse das minas de ouro nôvo. Semelhante posição seria, quer-nos parecer, oriunda da propriedade das regiões auríferas, cuja abastança daria cobertura para quaisquer importações. Quase nenhum esfôrço convergia, portanto, para o tirocínio da formação dos excedentes. Na Espanha, a unidade nacional com os Reis Católicos marca o momento histórico propício para o florescimento de uma doutrina e uma

prática estatais destinadas a fazer frente aos grandes acontecimentos internacionais. As fracas fôrças da Coroa tiveram, todavia, que suportar tarefas e encargos superiores às suas energias. Os grandes problemas resultantes do derrame aurífero americano, da centralização do poder real, da expulsão dos judeus e, bem assim, da ação do Santo Ofício, excederam enormemente a capacidade da monarquia.

Por isso mesmo impediram a formação de um vigoroso sistema político-econômico que explica, em grande parte, a ausência de uma prestigiosa burguesia capitalista espanhola. O desejo de entesourar o ouro nôvo das Índias Ocidentais frustrou-se. A míngua da produção nacional tornava indispensável a importação de artigos que a Espanha era impotente para manufaturar (11). Daí a fuga de metais preciosos para cobrir o saldo negativo da balança comercial. Acresce, outrossim, que a política européia dos Áustrias (12) e dos primeiros Bourbons (13) tolheu, sobremaneira, a pro-

---

(11) Cf. Sôbre o drama espanhol vejam-se os estudos seguintes : Carande, Ramon — Carlos V y sus banqueros. La Hacienda Real de Castilla. Madrid, 1949; Carlos V y sus banqueros. La vida econômica de España en una fase de su hegemonia 1516-1556. Madrid, 1943; Agesta, Luís Sanchez — El pensamento político del despotismo ilustrado. Madrid, 1953; Larraz, José — La época del mercantilismo en Castilla. Madrid, 1943; Moncada, Sancho de — Restauracion politica de Espanha. Madrid, 1619; Olivares, Damião de — Memorial para prohibir la entrada de los generos estrangeros. Madrid, 1621; Castañares, Juan de — Sistema sobre prohibir la entrada de los generos estrangeros. Lisboa, 1626; Carrion, J. L. Sureda — La Hacienda Castellana y los economistas del siglo XVII. Madrid, 1943; Hamilton, D. J. — American Treasure..., in loc. cit.; Spanish Mercantilism before 1700. Cambridge, 1932. Há tradução esp. — El Mercantilismo español antes de 1700, in El Florecimiento..., págs. 185 e segs.; Mercantilismo, in Diccionario de Historia de España, t. II, págs. 489 e segs. Madrid, 1952.

(12) Cf. Ibarra, Eduardo — España bajo los Austrias. Col. Labor. Barcelona, 1935; Froude, J. A. — The Spanish history of the Armada. Londres, 1892; Moguel, A. Sanchez — Portugal y Felipe II. Maddri, 1904; Hauser, H. — La preponderance espagnole (1559-1660). Paris, 1933; Retana, L. Fernandez y Fernandez de — España en tiempo de Felipe II (1556-1598), 2 vols. Col. Historia de España de R. Menendez Pidal. Madrid, 1958; Weiss, Ch. — L'Espagne depuis le RKgne de Philippe II. Paris, 1935.

(13) Cf. Lera, Pio Zabala y — España bajo los Borbones, Col. Labor, Barcelona, 1945; Orsi, M. P. — L'Espagne et le Portugal de 1724 à 1788, in Lavisse-Rambaud, t. VII, págs. 982 e segs. Paris, 1896.

dução agrícola, mercantil e industrial. A convergência dessas razões e as investidas das grandes potências atiraram a Espanha para o "nivel de base" conhecido, apesar da reação que no comêço do século XVIII encontrou alento em Gerônimo Uztáriz, conselheiro de Filipe V (14).

Senhor das fontes do ouro nôvo das Índias Ocidentais, o mercantilismo espanhol foi, sobretudo, defensivo, dissipador e inquisitorial. Encegueirados pelo deslumbramento do metalismo ou bulionismo, os Habsburgos cometeram o êrro "criso-hedonista", confundindo riqueza e metal precioso num mundo econômicamente imaturo. Foi de todos o mais obcecado pela cintilação bulionista (15). Tratava-se, todavia, da primeira experiência que se seguiu à expansão portuguêsa mal aprendida pelos Áustrias. Demasiado sectários e intransigentes, os monarcas espanhóis não se preocuparam com a montagem de uma emprêsa multiplicadora de abastança social. A intolerância religiosa, a política continental e a salvaguarda da centralização monárquica atravancaram a medrança de uma economia de nítidas feições capitalísticas. Essa falta de "espírito de emprêsa" encontra-se, paralela, em Portugal. Por isso não admira que as firmas de Augsburg, Antuérpia e Nuremberg fôssem credoras das monarquias ibéricas, senhoras do ouro nôvo afro-americano. Terrível paradoxo, em que o "político" e o "religioso" tolheram o "econômico".

Em Portugal, porém, o mercantilismo apresenta cambiantes que o distinguem dos seus congêneres europeus. Foi, mais que qualquer outro, colonizador e filantrópico. Na expansão ultramarina portuguêsa encontra-se, desde os primeiros tempos, brandura e sensibilidade.

---

(14) Em 1724 Uztáriz publicou a "Teoria e Pratica de Comercio y de Marina", onde defende o colbertismo, já paraninfado por Moncada. A obra de Uztáriz foi reavivada em 1740 com o trabalho de Bernardo de Ulloa — "Restablecimiento de las fabricas y comercio español" —, um dos últimos representantes espanhóis do mercantilismo (Cf. Mercantilismo, in Diccionario de Hist. de España, t. II, págs. 490 e seg. Madrid, 1952).

(15) Cf. Gignoux, Claude-Joseph — L'Époque mercantiliste, in Lacour-Gayet, t. IV, págs. 155 e seg. SPID, s. d.

Difícil, senão impossível, identificar as emprêsas coloniais dos Avís e dos Braganças, com as dos Áustrias e dos Bourbons. O mercantilismo português foi sobejamente singular para ser confundido. Não foi, todavia, melhor nem pior. Foi apenas diferente, apesar de certas similitudes ou parecenças.

O ultramar era patrimônio da Coroa. A arriscada e dispendiosa emprêsa era uma instituição do Estado, criada por êle e posta sob sua égide. Terras, mares e homens pertenciam à realeza. O critério da monarquia era eminentemente patrimonial, confundindo-se, aqui, propriedade e soberania, função pública e gerência dos bens particulares do príncipe com as terras descobertas. O poder de legislar do rei, no setor da economia, procedia da conceituação do patrimônio, que era inalienável, e da centralização do poder político que estava em suas mãos. A expansão atlântica correspondia, assim, ao alargamento da autoridade da Coroa.

Possuindo a propriedade das novas terras descobertas ou conquistadas, a realeza pôde dispôr delas como melhor entendeu. Os Avís se houveram como únicos senhores dos mares, direito reconhecido e defendido pla Santa Sé (16). Do uso e desfrute dêsse direito, que como de propriedade se conceituou, a realeza pôs em execução, consoante as circunstâncias, certas modalidades de indagação ultramarina.

Nos primeiros tempos da expansão oceânica, a Coroa não estava em condições para, ela mesma, explorar o monopólio do tráfico africano. Não podendo fazê-lo diretamente, dadas as aperturas financeiras e as contradições internas do reino, foi levada a experiências ditadas pela

---

(16) Nicolau V, pela Bula de 8 de janeiro de 1454, concedeu a Afonso V e a todos os reis de Portugal, seus sucessores, perpètuamente, a conquista e apropriação das terras e mares da África, já conquistadas e que de futuro fôssem descobertos ou conquistados, proibindo a todos os cristãos de navegar e comerciar nas ditas terras e mares, sem licença da Coroa portuguêsa, sob pena de ex-comunhão (A.N.T.T. Col. Bulas, Maço 7, n. 29; A.D.A.N.T.T., págs. 14 e segs.).

conjuntura. Ainda não lhe convinha, ademais, a exploração direta do monopólio. Bastava-lhe o direito de interdição. Por isso preferiu, antes de tudo, a iniciativa privada a serviço do trono, traduzida na necessidade de autorização do soberano e no pagamento de certa contribuição (17). O monarca, com o claro intento de incrementar a emprêsa atlântica, concedia, a quem queria fazer mercê, o privilégio de empreender viagens de comércio ou de reconhecimento geográfico. O tráfico, porém, não era livre. O direito de organizar expedições estava condicionado ao favor régio. Com semelhante interdição, a Coroa monopolizava tôdas as prerrogativas de estabelecer as modalidades de exploração que lhe parecessem mais convenientes (18).

O rei era, assim, o chefe e protetor da emprêsa. Mas o grande propulsor era o infante D. Henrique. Por isso o príncipe de Sagres foi o mais aquinhoado pelos favores da Coroa. A 26 de setembro de 1433, D. Duarte fêz-lhe mercê das ilhas da Madeira, Pôrto Santo e Deserta. A doação era vitalícia e com todos os direitos, rendas e jurisdição cível e crime, salvo em sentença de morte ou talhamento de membro, e com reserva, para a monarquia, de cunhagem da moeda (19). Por carta de 3 de fevereiro de 1446, o infante recebeu, outrossim, da realeza, o monopólio da navegação para as Canárias. As viagens legais para as ilhas atlânticas necessitavam de licença do príncipe, que recebia o quinto das carregações (20). Mercê do regime das doações régias, D. Henrique ia enriquecendo o seu senhorio ultramarino, de acentuada feição comercialista.

---

(17) Com a expansão a Coroa conservou o quinto que, a rigor, era sôbre prêsas de guerra. Pela Carta régia de 22 de outubro de 1443, sabe-se que a realeza amealhava o quinto, de caráter militar: "e daqueles a que elle asy mandasse ou dese licença lhes desemos o direito do quinto do que de la trousesem" (Idem, Chanc. de D. Afonso V, L. 24, fl. 61; Ibidem, págs. 8 e seg).

(18) "que nenhum nom fosse aquelas terras sem seu mandado e licença asy pera guerra como pera mercadorias... e os que passarem... percam o navio... e todo o que de la trouxerem" (Idem, Chanc, de D. Afonso V, L. 24, fl. 61).

(19) Idem, Chanc. de D. Duarte, L. 1.º, fl. 18.

(20) Idme, Chanc. de Afonso V, L. 5.º, fl. 17 v.

Estabelecida a regência de D. Pedro, a 10 de janeiro de 1440, afastada a ameaça de uma guerra civil e da intervenção estrangeira, o infante organizou em sólidas linhas a expansão atlântica. A concepção da nobreza de um império territorial, aristocrático e guerreiro, cedeu lugar à de um poderoso e gigantesco império marítimo, burguês e mercantil. À retração senhorial e militarista, seguiu-se a arremetida colonizadora e comercial. E os favores régios ao infante D. Henrique se sucederam. Em 5 de abril de 1443, a Coroa concedeu aos moradores dos Açôres a isenção já outorgada aos colonos das ilhas da Madeira, Pôrto Santo e Deserta, do pagamento, durante cinco anos, da dizima de tôdas as carregações levadas das ilhas para o reino (21). Com isso a realeza animava o empreendimento colonizador. O privilégio era, afinal, um estímulo.

Um tal sistema de concessões chegou ao grau mais elevado com a cessão senhorial do monopólio do tráfico africano a D. Henrique, pela Carta régia de 22 de outubro de 1443, em virtude da qual ninguém poderia passar além do Bojador sem seu mandado ou licença, sob pena de perda dos navios e cargas. Outrossim, seriam isentos do pagamento ao Estado do quinto e dízima do que negociassem, tanto o príncipe como os que êle mandasse ou por sua licença lá fôssem (22). Com isso o infante chamou a si o contrôle sôbre as viagens à "Terra dos Negros", amealhando o quinto até então devido à Coroa. O papel do Estado passou, assim, para um senhorio. As condições do tráfico, no entanto, permaneceram as mesmas. A cedência do exclusivo mercantil das rotas de Arguim e da Senegâmbia teria sido, quer-nos parecer, uma espécie de prêmio à moda da Reconquista. Ninguém melhor que D. Henrique estaria em condições materiais e espirituais para ser favorecido pelo monopólio do tráfico. Pensemos nas rendas da Ordem de

(21) Idem, L. 27, fl. 107 v.
(22) Idem, L. 24, fl. 61.

Cristo (23). Junte-se a isso o prestígio de sua Casa, composta por uma multidão de servidores — cavaleiros, escudeiros, artífices, mercadores, agricultores e escravos — cujas fôrças políticas e econômicas a Coroa procuraria atrair para a sua causa, e compreenderemos melhor a política da realeza, financeiramente extenuada.

Nessa primeira fase da expansão ultramarina, D. Henrique autorizava a viagem de particulares mediante o pagamento do quinto. O príncipe não participava, porém, de nenhuma "companhia" (24). O que existia eram simples associações precárias de aventureiros mercadores para uma viagem. Obtida a licença do infante, os negociantes organizavam a expedição. Na torna-viagem repartiam entre si os ganhos, pagando a D. Henrique o quinto que lhe era devido. A duração seria limitada a uma viagem, porquanto não encontramos os mesmos armadores nas expedições seguintes. Ultimada a divisão dos lucros ou choradas as perdas, a "sociedade" seria liquidada. É o que se nos afigura plausível.

D. Henrique, entretanto, não lucrava apenas o quinto legal referido nos diplomas oficiais. Diogo Gomes, por exemplo, informa que o infante percebia o quarto, isto é, vinte e cinco por cento das carregações (25). Essa percentagem é confirmada por Cadamosto, que menciona dois tipos de contratos impostos pelo príncipe aos que requeriam licença para empreender viagens à Guiné. Apesar de D. Henrique ter direito apenas ao quinto, êle podia auferir não sòmente o quarto dos resultados da expedição, mas, ainda, consoante o caso, cinquenta por cento. Os armadores que faziam tôdas as despesas da viagem pagavam ao infante apenas o quinto legal. No caso, porém, de D. Henrique

(23) "que ele governava, de cujo tesouro podia despender", escreveu o cronista Barros (Dec. I, L. v, cap. II, pág. 15).

(24) A Companhia pressupõe patrimônio próprio, delegação parcial de poder público, autonomia de direção e descentralização por serviços e área de atuação delimitada pelo Estado. Possui, outrossim, caráter de permanência.

(25) Cf. As Relações..., pág. 275.

armar o navio, cabendo ao "sócio" os demais gastos, dividiam-se os lucros ao meio (26).

A cessão graciosa ao infante só terminou em 1460, com a sua morte. Nesse regime de exploração do tráfico ultramarino encontrou a Coroa a forma convinhável ditada pelas circunstâncias — primeira etapa experimental.

Morto D. Henrique, houve uma breve retomada do monopólio de exploração mercantil do patrimônio colonial pela Coroa. Uma parte, porém, transitou para D. Fernando, irmão de Afonso V e sobrinho e afilhado de D. Henrique (27).

Dada, todavia, a concepção imperial de Afonso V, de acentuado caráter senhorial, guerreiro e continental, a expansão atlântica foi, de certa forma, truncada. A Coroa voltou-se mais para Marrocos. As adversidades internas do reino e o aventurismo oneroso da realeza não permitiram ao Estado explorar, êle mesmo, o tráfico ultramarino. Tratou, no entanto, de evitar o alargamento do hiato resolvendo o problema por meio de certas concessões.

Em 1457, D. Fernando já tinha sido presenteado pela Coroa com uma Carta de doação, dada em Sintra a 17 de novembro, das ilhas que daí em diante viesse a descobrir, das quais teria o senhorio (28). Compreende-se, pois, que o afilhado de D. Henrique diligenciasse descobrir terras por sua conta. Aquele diploma era um incentivo à ação propulsora do príncipe. As novas descobertas aumentariam a sua fortuna. D. Fernando, porém, ao contrário de seu tio e padrinho, não pôde subrogar o trato, percebendo o quinto

(26) "il dito signor armaria lui la caravella achi ne nolesse andar a tute soe spere solo che li metesse la merchadantia e che dapoi al ritorno partisseno per mitade tuto quello se trazesse" (Cf. Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra, P. I, pág. 7. Lisboa, 1948).

(27) Cf. Testamento do Infante, a 28 de outubro de 1460, in A.N.T.T. Chanc. de Afonso V, L. 24, fl. 61. Acha-se publicado in J. M. da Silva Marques — Descobrimentos Portuguêses. Documentos para a sua história, ns. 461 e seg., págs. 588-592, vol. I, Lisboa, 1944 — e V. M. Godinho — Documentos sôbre a expansão portuguêsa, vol. I, págs. 157-166. Lisboa, s. d.

(28) A.N.T.T. — Chanc. de D. Afonso V, L. 1.º, fl. 118 v; A.D.A. N.T.T. pág. 22; Marques — vol. I, Doc. n. 425, págs. 543 e seg.

no lugar do rei, ou as rendas totais quando tivesse o ônus das viagens. Acontece que o irmão de Afonso V apenas recebeu ilhas, não terras continentais. De qualquer forma, as largas mercês e doações régias eram um estímulo às descobertas e à colonização, de há muito assente nas ilhas sôbre a economia agrícola. Observe-se, no entanto, que a Coroa sòmente delegou a administração, pois não abdicou, jamais, da soberania.

À cessão senhorial e graciosa, seguiu-se, em 1469, o arrendamento da exploração do monopólio do tráfico da Guiné ao burguês lisboeta Fernão Gomes (29). Essa modalidade não era nova. A Coroa já possuia experiências anteriores, representadas pelas alfândegas, saboarias e impostos (30). A cedência a Fernão Gomes seria, assim, um processo de extensão de uma prática régia medieval. Era, ademais, um incentivo aos capitais particulares. O arrendamento fôra feito, todavia, com prudência. O empresário colonial era conhecido. Era, com efeito, credor do rei. Já em 1458, por ocasião do assalto a Alcácer-Ceguer, o ricaço lisboeta fizera certos adiantamentos a Afonso V. Mais tarde, em 1471 quando se deu a investida portuguêsa contra Arzila e Tânger, Fernão Gomes abriu novamente os seus bolsos ao cruzadismo da monarquia. Emprestou, outrossim, à Coroa certas somas destinadas à mantença de Ceuta (31). A cessão do monopólio seria, portanto, uma decorrência de sua privilegiada situação de credor do monarca.

A modalidade era, contudo, sobremaneira benéfica para o Estado, dadas as circunstâncias do tempo. Eram os capitais particulares investidos na dispendiosa e arriscada incumbência descobridora de uma longa e traiçoeira costa africana. Os riscos seriam, assim, corridos pelo arrendatário, não pela Coroa. Ademais, a concessão era limitada

---

(29) Cf. Barros — Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.
(30) Cf. Braamcamp Freire — Tombo da Comarca da Beira, in A.H.P. t. X, págs. 209 e seg.; Lencastre, F. de — Tratado das Alfândegas em Portugal, t. I, págs. 163 e segs. Lisboa, 1886.
(31) Cf. Barros — Déc. I, L. II, cap. II, pág. 72.

(32), o que evidencia a solicitude do soberano pelas coisas da Guiné. Além da renda certa e direta, a realeza não abdicou do direito de arrecadar outros benefícios. Tal era, nesse sentido, a regulamentação estatal, que Afonso V, logo no ano subsequente, chamou a si, por Carta datada de Alenquer a 19 de outubro de 1470, o monopólio de algália, pedrarias, tintas, unicórnio, malagueta e demais especiarias africanas (33). Assim conseguia o Estado, através de empreendimentos particulares, abrir a audaciosa e difícil trilha ao longo da enigmática "costa dos negros".

Em 1474, ultimado o contrato com Fernão Gomes, cessou o regime de exploração do tráfico africano por arrendamento. Nesse mesmo ano, por uma lei de Afonso V, de 31 de agôsto, a Coroa retomou a administração do trato, proibindo os resgates sem sua licença nos mares e terras da Guiné e ilhas do Mar Oceano, sob pena de morte e perda de todos os bens dos transgressores (34).

Com a prática do monopólio régio, todos os senhorios ultramarinos retornaram à Coroa. Apesar disso, Afonso V continuou a conceder licença a favoritos para empreender viagens, bem como certas mercês destinadas a animar a expansão. Por carta de 10 de novembro de 1475, por exemplo, fêz doação a Fernão Teles (35) de tôdas as ilhas que descobrisse à sua custa (36). Repetia-se, assim, a doação delegada a D. Fernando. As razões são sempre as mesmas : recompensa de serviços prestados ao Estado, visando descobrimentos de novas terras insulares no Atlântico ignoto, cuja colonização constituía magnífica seiva vivificadora do patrimônio do rei.

Assente o conhecido Tratado de Toledo com Castela, que punha fim a uma guerra inútil, Afonso V concedeu a

---

(32) Idem, págs. 71 e segs.
(33) A.N.T.T. Chanc. de D. Afonso V, L. 21, fl. 56; A.D.A.N.T.T. pág. 33.
(34) Idem, Maço 1.º de Leis, n. 178; A.D.A.N.T.T. pág. 40.
(35) "mordomo moor da princesa minha muyto amada e prezada filha" (Idem, L. das Ilhas, fl. 5).
(36) Ibidem.

seu filho, o príncipe D. João, por Carta dada em Tôrres Novas a 4 de maio de 1481, o monopólio do tráfico da Guiné, proibindo tôda e qualquer viagem à "Terra dos Negros" sem a anuência do príncipe herdeiro do trono (37). A benesse seria, quer-nos parecer, uma decorrência das diligências bélico-administrativas de D. João, prêmio à moda da Reconquista. No mês seguinte (21 de junho de 1481), a Bula de Xisto IV, completando as de Nicolau V e Calixto III, confirmou a cessão régia do exclusivismo mercantil da Guiné (38). Observe-se, pois, a colaboração da Santa Sé no plano internacional para a mantença do monopólio ultramarino.

Pouco depois (1.º de setembro de 1481) D. João II era aclamado rei de Portugal (39). O soberano definiu logo a nova política colonial : o monopólio régio, com a exploração direta do tráfico sem delegação a senhorios ou a empresários coloniais. Como o govêrno dos domínios e a exploração mercantil achavam-se associados como atributos da realeza, o militar, o político, o administrativo e o econômico não se dissociaram mais. Daí a necessidade de se criarem organismos autárquicos de contrôle, de que as Casas de Lisboa e as feitorias híbridas do Ultramar constituem expressivos exemplos.

Organizadas as rotas atlânticas do ouro nôvo africano e das especiarias asiáticas, o empreendimento português, em sua incipiente forma de capitalismo monárquico, atingiu a sua sublimidade. O zênite encontra-se no reinado de D. Manuel, entre 1505 e 1521. Portugal inaugurou, então, uma nova fase na vida européia — a civilização capitalística moderna. As naus de torna-viagem da rota do Cabo levaram à Europa os capitais que até então ela fôra impotente para

---

(37) Idem, Chanc. de D. Afonso V, L. 26, fl. 102; A.D.A.N.T.T. pág. 46.

(38) Idem, Col. de Bulas, Maço 35, n. 2. A Bula, escrita em latim, acha-se publicada in A.D.A.N.T.T., págs. 47-55.

(39) Veja-se Auto da Aclamação in A.N.T.T. Chanc. de D. João II, L. II, fl. 1, transcrito, na íntegra, in Oliveira, E. Freire de — Elementos para a história do município de Lisboa, 1a. parte, t. I, págs. 346-353. Lisboa, 1932.

acumular. A finança e o comércio internacionais foram, assim, sobremaneira valorizados. Com a nova via marítima que levava às fontes do ouro nôvo africano e às regiões produtoras das especiarias asiáticas, empenharam-se continentes. Tudo funcionava num quadro mundial. O capitalismo régio português, de base atlântica, revelou, dessa maneira, o cenário da nova economia. Na amplidão oceânica desenvolveu-se, então, a luta mercantilista pela partilha política e econômica da magnífica "mina" ultramarina, descoberta portuguêsa. O derrame de ouro africano deu lastro à moeda. As naus de Mina e do Cabo intensificaram, com as suas carregações, o circuito monetário que mais tarde se enriqueceu com a absorção dos metais americanos transportados pelos galeões dos Habsburgos.

Apoiado nos dourados resgates da Mina, o cometimento monárquico português, comercialista, missionário e colonizador, dirigiu a sua expansão econômica para ambas as costas do Índico, ilhas de Malásia e mercados do Pacífico asiático, onde a gigantesca emprêsa encontrou nôvo espaço para crescer. Tudo acontecia em têrmos nìtidamente internacionais. Haja vista o cosmopolitismo das praças de Lisboa e Antuérpia, principais elos europeus da grossa corrente do tráfico atlântico. No empreendimento encontra-se a participação de multidões interessadas e uma hierarquização de funções, desde o monarca, o principal empresário colonial, até o produtor asiático ou o consumidor europeu. Todo um mundo heterogêneo achou-se empenhado na afortunada emprêsa régia ultramarina que sobrevivia porque todos se encontravam em condições de consumir e produzir em quantidades crescentes. Mercê dessa prática comercialista, Lisboa, capital e sede da monarquia, morada dos reis capitalistas, tornou-se um empório comercial, autêntico armazém distribuidor das carregações procedentes de três continentes, escala dramática e caminho entre as rotas da Mina e do Cabo, mais longas, dispendiosas e arriscadas, e a rota da Flandres, mais curta, econômica e segura. As Casas de Lisboa, interpostas entre os mercados produtores e consumido-

res, organizaram em Antuérpia, no escoadouro setentrional que levava aos empórios da Alemanha do Sul, a famosa sucursal incumbida da corretagem de fundos para a Coroa junto às firmas de Nuremberg e Augsburg, senhoras das minas de cobre e prata da Europa Central. Graças a isso, a emprêsa dos Avís internacionalizou-se.

Semelhante processo, não obstante o seu fausto, viveu pouco, mas viveu intensamente tôdas as emoções. O capitalismo monárquico não se manteve de pé porque lhe faltava coluna vertebral. O prodigioso império estendia-se por três continentes, uns separados dos outros e todos do reino. O estatismo não foi capaz de criar uma emprêsa econômicamente orgânica. Tudo ficou sôlto, disperso e inconsistente. Era, afinal, um empreendimento tentado sem capitais. Faltou-lhe, na verdade, o ideal do individualismo econômico. A solução encontrada de só haver um capitalismo, o do rei, foi um entrave ao seu crescimento. A Coroa pensou encontrar no monopólio a solução do problema para resolver as crescentes exigências políticas, militares e mercantís do enorme império. Atados a seus intentos e contradições de ordem política, imensamente preocupados com a velha questão peninsular — teimosia ibérica — os reis portuguêses criaram uma emprêsa monárquica, ocupando-se de missões comerciais. Centralizado o poder político, a Coroa temeu libertar a iniciativa privada. O monopólio foi a terapêutica para salvar o trono. As contradições dêsse sistema colonial português acham-se, realmente, nesses conflitos entre objetivos políticos e econômicos. A realeza, empolgada pela ambição do poder político, empenhou-se em fortalecê-lo para colocá-lo a serviço dos seus desígnios.

O capitalismo régio — segunda experiência — desenvolveu-se sob a base do monopólio do Estado. Tudo se fazia por conta e risco da Coroa. Os navios eram propriedade do monarca. Os riscos eram da realeza, visto serem dela as frotas e os carregamentos. Os capitais estrangeiros não corriam êsse perigo. A monarquia fizera, afinal, da sua

emprêsa, apenas uma medianeira. Portugal era, com efeito, um simples país de trânsito.

A anemia capitalística nacional portuguêsa justificou, de certo modo, o monopólio da Coroa. A fraqueza da poupança interna tornava a iniciativa privada impotente para garantir o cometimento ultramarino. Por isso o rei tornou-se empresário, mantendo sob a sua égide o patrimônio afro-asiático. Portugal, pioneiro da centralização monárquica e da expansão atlântica, era, no entanto, econômicamente imaturo. Faltava-lhe clima de fecundação capitalista. Não admira, portanto, que a realeza fôsse tragada por um sistema econômico que a ultrapassava. A monarquia defrontou-se sempre com uma crise de dinheiro de enormes proporções — constante econômica. Deficiente em sua organização, tanto pela burocracia a que estavam sujeitos os serviços, bem como pela falta de aparelhamento para atender às urgentes necessidades da expansão, o estatismo provocou balbúrdia e atropelamento nos diferentes setores da produção e distribuição da riqueza. A incapacidade régia em matéria de finanças agia como fator de desorganização do mercado, representando imenso ônus para o Tesouro, uma vez que o sustento da emprêsa se fazia à custa de vultosos recursos de financiamento, de concessões, de isenções e de outros favores que, de uma ou de outra forma, se refletiam nas receitas públicas.

Portugal não tinha o que exportar a não ser as carregações ultramarinas, em aflitivo diminuendo dadas as vicissitudes das rotas da Mina e do Cabo. O decrescente valor das mercadorias de torna-viagem acarretava retração do crédito no estrangeiro, necessário para a importação de tudo quanto era essencialíssimo para o custeio do empreendimento régio. Paradoxalmente as despesas aumentavam com o luxo da Côrte. A estatística sôbre o que a Coroa gastava com subvenções à família real, aos nobres e ao clero é deveras impressionante (40). Os algarismos confirmam o des-

(40) Vide nossa tese — O Capitalismo..., 1.º vol., págs. 375 e segs.

perdício. Os monarcas atiravam para fora do reino os capitais que faltavam à emprêsa. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, o capitalismo monárquico tornou-se prisioneiro do ouro e da pimenta. Os encargos sociais, políticos e militares, sobretudo representados pelas armadas, fortalezas, patrulhas e organismos autárquicos de Lisboa e do Ultramar, eram enormes. Terrível contradição: o que as regiões coloniais rendiam por um lado, a Coroa perdia por outro, ao ser obrigado a aumentar as importações indispensáveis à manutenção das rotas do ouro e da pimenta. O saldo negativo nesse ponto era desmedido. O império mantinha-se à custa de uma dispendiosa mobilização militar e burocrática. As feitorias eram defendidas por uma linha de fortalezas que abria largos rombos no Tesouro. Para salvaguarda do patrimônio era preciso mobilizar onerosas frotas e fôrças terrestres no Atlântico, no Índico e no Pacífico. O Estado não dispunha de suficiente poderio náutico para policiar mares e terras nos seus pontos vulneáveis. Os naufrágios eram frequentes e desastrosos. A isso juntava-se a ação do mecantilismo "salteador" das grandes potências, sobretudo da pirataria internacional.

A emprêsa mercantil pouco produzia. Portugal era apenas um simples intermediário entre os centros ultramarinos e as praças européias. O lucro estava no trânsito de mercadorias formadas e consumidas fora da metrópole. O que a realeza importava prova a debilidade da agricultura e a quase inexistência da indústria em Portugal. Por isso as carregações de torna-viagem chegavam a Lisboa de passagem.

O conceituado império do Oriente começava a fender-se. A Índia e o Marrocos eram sorvedouros de gente e de dinheiro. Tão frequentes eram os naufrágios que inspiraram a História Trágico-Marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito (41). A atuação dos almirantes do mercantilismo franco-anglo-holandês tornou-se cada vez mais atrevida. São

(41) Publicada sob a direção de Damião Peres — 6 vols. Pôrto, 1942-1943.

perdício. Os monarcas atiravam para fora do reino os capitais que faltavam à emprêsa. Superestimada a capacidade de acumulação de riqueza, o capitalismo monárquico tornou-se prisioneiro do ouro e da pimenta. Os encargos sociais, políticos e militares, sobrêtudo representados pelas armadas, fortalezas, patrulhas e organismos autárquicos de Lisboa e do Ultramar, eram enormes. Terrível contradição: o que as regiões coloniais rendiam por um lado, a Coroa perdia por outro, ao ser obrigado a aumentar as importações indispensáveis à manutenção das rotas do ouro e da pimenta. O saldo negativo nesse ponto era desmedido. O império mantinha-se à custa de uma dispendiosa mobilização militar e burocrática. As feitorias eram defendidas por uma linha de fortalezas que abria largos rombos no Tesouro. Para salvaguarda do patrimônio era preciso mobilizar onerosas frotas e fôrças terrestres no Atlântico, no Índico e no Pacífico. O Estado não dispunha de suficiente poderio náutico para policiar mares e terras nos seus pontos vulneáveis. Os naufrágios eram frequentes e desastrosos. A isso juntava-se a ação do mecantilismo "salteador" das grandes potências, sobretudo da pirataria internacional.

A emprêsa mercantil pouco produzia. Portugal era apenas um simples intermediário entre os centros ultramarinos e as praças européias. O lucro estava no trânsito de mercadorias formadas e consumidas fora da metrópole. O que a realeza importava prova a debilidade da agricultura e a quase inexistência da indústria em Portugal. Por isso as carregações de torna-viagem chegavam a Lisboa de passagem.

O conceituado império do Oriente começava a fender-se. A Índia e o Marrocos eram sorvedouros de gente e de dinheiro. Tão frequentes eram os naufrágios que inspiraram a História Trágico-Marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito (41). A atuação dos almirantes do mercantilismo franco-anglo-holandês tornou-se cada vez mais atrevida. São

(41) Publicada sob a direção de Damião Peres — 6 vols. Pôrto, 1942-1943.

numerosos os exemplos da tomada de navios da Coroa abarrotados de artigos comerciáveis. Os francêses não eram os menos agressivos. Uma carta de D. João III a João da Silveira, embaixador de Portugal em Paris, datada de fevereiro de 1522 (42), alude à tomada de navios da realeza por piratas francêses. Os "ladrões do mar" viviam à sôlta. A resposta do embaixador informava o seu soberano que a França havia enviado, naqueles dias, cinco naus ao norte do Brasil (43). Não admira, portanto, que D. João III, por carta, de 23 de abril de 1531, determinasse aos seus capitães que não se fizessem ao mar, a não ser quando bem armados, para revidar às possíveis agressões (44). E os assaltos se sucederam cada vez mais funestos (45).

Esgotado pelo esfôrço feito na conquista e exploração do Atlântico, o capitalismo monárquico português acordou, finalmente, para a realidade depois de um sonho que alimentara por uns anos. A falência da Casa de Kipdorp, em 1549, representa o término do cometimento régio, fim de um "processus" de exploração econômica do patrimônio afro-asiático e comêço de outro assente na montagem de uma emprêsa agrária e mercantil no Atlântico brasileiro.

A lição portuguêsa estava aprendida e o gigantesco império aberto para novas experiências. Portugal, não obstante em recuo no Oriente, decepcionado de certa maneira com a singularidade do invento monárquico, preparou-se para defender o seu rico patrimônio ultramarino, uma das prêsas mais ambicionadas pelas grandes potências européias. A aplicação dos métodos tradicionais da colonização portuguêsa era, afinal, o meio mais eficaz para salvaguarda do desejado Ultramar.

---

(42) A.N.T.T. — C.C., P. I, Maço 27, Doc. 103.
(43) Idem, Maço 38, Doc. 57.
(44) Carta..., in Freire de Oliveira — Elementos..., t. I, págs. 540 e seg. cit. ed.
(45) Cf. Azevedo, Pedro A. de — Defesa da navegação de Portugal contra os francêses em 1552 in A.H.P., t. VI, págs. 163 e segs. Lisboa, 1908.

numerosos os exemplos da tomada de navios da Coroa abarrotados de artigos comerciáveis. Os francêses não eram os menos agressivos. Uma carta de D. João III a João da Silveira, embaixador de Portugal em Paris, datada de fevereiro de 1522 (42), alude à tomada de navios da realeza por piratas francêses. Os "ladrões do mar" viviam à sôlta. A resposta do embaixador informava o seu soberano que a França havia enviado, naqueles dias, cinco naus ao norte do Brasil (43). Não admira, portanto, que D. João III, por carta, de 23 de abril de 1531, determinasse aos seus capitães que não se fizessem ao mar, a não ser quando bem armados, para revidar às possíveis agressões (44). E os assaltos se sucederam cada vez mais funestos (45).

Esgotado pelo esfôrço feito na conquista e exploração do Atlântico, o capitalismo monárquico português acordou, finalmente, para a realidade depois de um sonho que alimentara por uns anos. A falência da Casa de Kipdorp, em 1549, representa o término do cometimento régio, fim de um "processus" de exploração econômica do patrimônio afro-asiático e comêço de outro assente na montagem de uma emprêsa agrária e mercantil no Atlântico brasileiro.

A lição portuguêsa estava aprendida e o gigantesco império aberto para novas experiências. Portugal, não obstante em recuo no Oriente, decepcionado de certa maneira com a singularidade do invento monárquico, preparou-se para defender o seu rico patrimônio ultramarino, uma das prêsas mais ambicionadas pelas grandes potências européias. A aplicação dos métodos tradicionais da colonização portuguêsa era, afinal, o meio mais eficaz para salvaguarda do desejado Ultramar.

---

(42) A.N.T.T. — C.C., P. I, Maço 27, Doc. 103.
(43) Idem, Maço 38, Doc. 57.
(44) Carta..., in Freire de Oliveira — Elementos..., t. I, págs. 540 e seg. cit. ed.
(45) Cf. Azevedo, Pedro A. de — Defesa da navegação de Portugal contra os francêses em 1552 in A.H.P., t. VI, págs. 163 e segs. Lisboa, 1908.

O império atlântico compensaria, de certo modo, a "amputação" do império do Oriente. O comercialismo português, mais móbil depois da falência da feitoria de Antuérpia em 1549, singular na sua forma e grandemente assimilador, fêz de Portugal uma nação civilizadora de tipo suigeneris na história da colonização. Jamais seguiu métodos de investida imperialista, agressiva e exterminadora. Antes se preocupou sempre em promover, dentro das suas possibilidades, a melhoria das condições das regiões coloniais concedendo aos indígenas a emancipadora "carta de alforria" de cidadãos. A europeização dos trópicos é deveras singular na política colonial do mercantilismo português, onde se encontram os três elementos humanos — o mercador, o militar e o missionário.

Em nenhuma outra potência encontra-se uma emprêsa senhorial como a dos infantes D. Henrique e D. Fernando. Seguiu-se a esta significativa experiência ultramarina outra etapa: a do capitalismo monárquico. Posteriormente, um terceiro sistema colonial: a instituição das Companhias. Apesar das cambiantes, acha-se, em tôdas as três experiências, o arraigado espírito colonizador, comercialista e de fervorosa apostolização. A atividade daqueles príncipes nas ilhas do Mar Oceano, sobretudo na Madeira e nos Açôres, transformando-as em celeiros do reino (46), e a montagem, mais tarde, de uma poderosa economia assente em produtos tropicais (açúcar, tabaco, algodão, cacau, arroz, etc.) no Atlântico afro-brasileiro e no Índico africano, constituem expressivas mostras da capacidade colonizadora do empreendimento português, humanizando a terra e produzindo mer-

---

(46) Cf. Serrão, Joel — Sôbre o trigo das ilhas nos séculos XV e XVI, in Das Artes e da História da Madeira, vol. 1.º, n. 2, págs. 3 e segs., agôsto, 1950. Em torno da economia madeirense, de 1580-1640. Idem, vol. 1.º, n. 1, junho, 1950; Costa, F. Carneiro da — Os Açôres e o problema cerealífero português do século XV, in Boletim da Comissão Reguladora dos Cereais do Arquivo dos Açôres, ano I, n. 1, págs. 13 e segs., janeiro, 1945; A cultura do pastel nos Açôres. Idem, n. 4, 1945; Costa, M. G. da — Os Açôres, base atlântica no século XVI, in Broteria, junho, págs. 17 e segs. Lisboa, 1944.

cadorias grandemente comerciáveis destinadas a engrossar as suas rotas marítimas à distância. A indústria portuguêsa não podia, contudo, competir com a estrangeira — constante econômica — e, consequentemente, não fornecia "ágios" indispensáveis à importação dos gêneros necessários. A própria lavoura mostrava-se desiludida. A colonização ultramarina, com elementos étnicos da metrópole e das colônias, agricultando a terra generosa animava, porém, o giro mercantil. As aptidões do português para a agricultura generalizada e para o comércio favoreceram, com tais predicados, a ação do mercantilismo colonizador, agrário, missionário e comercialista, que se lançou na tarefa ingente do aproveitamento do espaço tropical e, bem assim, da melhoria das condições materiais e morais das populações indígenas, catequizadas, inclusive, pelo casamento católico. A colonização fazia-se com gente portuguêsa ou transformada em portuguêsa. As obras de fomento de tôda a espécie, a assistência religiosa, a instrução pública, a humanização da terra e sua integração no complexo da civilização européia constituem singularidades marcantes do cometimento ultramarino lusíada. Sua presença em terras e águas tropicais modificou a mentalidade dos nativos, ansiosos por se elevarem até o colono.

A expansão portuguêsa, em qualquer das suas etapas experimentais, nunca deixou de ser colonizadora e comercialista. O colono português jamais segregou as populações negras ou eliminou os índios do Brasil a ponto de se formarem sociedades distintas. Ao contrário, cruzou-se com as mulheres da terra e elevou-as com as respectivas proles até êle. Com isso Portugal opôs-se à política desumana do segregacionismo.

Colonização, não conquista militar, de pirataria ou de roubo legitimado. O missionário e o mercador estiveram sempre presentes. O fervor religioso bastaria para distinguí-lo dos seus congêneres europeus. O mercantilismo português foi principalmente colonizador e comercialista. A grande preocupação consistiu em defender terras e mares pela

cadorias grandemente comerciáveis destinadas a engrossar as suas rotas marítimas à distância. A indústria portuguêsa não podia, contudo, competir com a estrangeira — constante econômica — e, consequentemente, não fornecia "ágios" indispensáveis à importação dos gêneros necessários. A própria lavoura mostrava-se desiludida. A colonização ultramarina, com elementos étnicos da metrópole e das colônias, agricultando a terra generosa animava, porém, o giro mercantil. As aptidões do português para a agricultura generalizada e para o comércio favoreceram, com tais predicados, a ação do mercantilismo colonizador, agrário, missionário e comercialista, que se lançou na tarefa ingente do aproveitamento do espaço tropical e, bem assim, da melhoria das condições materiais e morais das populações indígenas, catequizadas, inclusive, pelo casamento católico. A colonização fazia-se com gente portuguêsa ou transformada em portuguêsa. As obras de fomento de tôda a espécie, a assistência religiosa, a instrução pública, a humanização da terra e sua integração no complexo da civilização européia constituem singularidades marcantes do cometimento ultramarino lusíada. Sua presença em terras e águas tropicais modificou a mentalidade dos nativos, ansiosos por se elevarem até o colono.

A expansão portuguêsa, em qualquer das suas etapas experimentais, nunca deixou de ser colonizadora e comercialista. O colono português jamais segregou as populações negras ou eliminou os índios do Brasil a ponto de se formarem sociedades distintas. Ao contrário, cruzou-se com as mulheres da terra e elevou-as com as respectivas proles até êle. Com isso Portugal opôs-se à política desumana do segregacionismo.

Colonização, não conquista militar, de pirataria ou de roubo legitimado. O missionário e o mercador estiveram sempre presentes. O fervor religioso bastaria para distinguí-lo dos seus congêneres europeus. O mercantilismo português foi principalmente colonizador e comercialista. A grande preocupação consistiu em defender terras e mares pela

emprêsa agrária, pela humanização do patrimônio e, bem assim, pelo tráfico organizado. À nefasta investida das grandes potências contrapôs-se a Coroa portuguêsa, grandemente preocupada com a segurança, com o comércio e com o domínio político-militar de suas regiões coloniais.

Portugal não "assaltou" territórios pertencentes a qualquer outra nação européia. O que fêz foi valorizar aqueles que de direito lhe pertenciam, em proveito da civilização cristã. A concepção de império servia, assim, à paz mundial. A salvaguarda da soberania no Ultramar era mantida mais pelo prestígio, poder de persuasão e sentimento, do que pelo domínio da fôrça. Não se tratava, porém, de uma tranquilidade passiva e estagnada, mas operante e progressiva. A colonização assentava, sobretudo, no apostolado, na economia agrícola e no giro comercial. O mercantilismo português foi evangelizante, agrário e mercador. Os seus congêneres foram, contudo, mais práticos e utilitários. Faltou-lhes, todavia, um elemento humano mais atuante : o missionário. A forma portuguêsa era imbuída de fervor cristão. Dilatar a Fé e o Império era servir a Deus e ao rei. Não admira, portanto, que o colono português, desde o comêço da expansão atlântica, fôsse mais humanitário. Comerciar e povoar figuravam no primeiro plano das cogitações da realeza. Trata-se, pois, de um sistema defensivo que ficou de atalaia no contra-ataque : resguardo de um patrimônio ameaçado pela partilha política e econômica das regiões coloniais. A Inglaterra e a Holanda cogitaram, sobretudo, do aspecto mercantil. Portugal, porém, apesar de ser igualmente comercialista, jamais se desinteressou do desígnio espiritual. De semelhante amálgama resultou uma colonização distinta, com o claro objetivo de defender a soberania da Coroa, harmonisar a terra e assegurar o tráfico.

O português adaptou-se às novas gentes, terras e mares. O soldado, o mercador, o lavrador, o marinheiro e o sacerdote — elementos humanos da colonização — mudaram a paisagem dos trópicos, humizando-a. Fortificações, feito-

rias e igrejas garantiram a conquista política, econômica e espiritual da terra.

No século XVII Portugal voltou a desempenhar importante papel no quadro das relações internacionais, que contribuiu sobremaneira para a Restauração de 1.º de dezembro de 1640. A intensidade do tráfico intercontinental foi um benefício para Portugal — encruzilhada da Europa — situado numa posição geográfica privilegiada entre três mundos econômicos — Mar do Norte, Mediterrâneo e Atlântico — para onde confluiam os produtos mercantilizáveis dessas áreas de alta pressão. O encontro de artigos tropicais com os portos do Norte da Europa fazia-se através de Portugal, admirável "charneira".

Com a Restauração deu-se um balanço à vida pública. Os portuguêses proclamaram, então, a necessidade de se completar o comércio ultramarino com a produção econômica metropolitana. Os escritos de Luís Mendes de Vasconcelos (47), Duarte Gomez Solis (48), Manuel Severim de Faria (49), Duarte Ribeiro de Macedo (50), José Acúrsio das

---

(47) Cf. Diálogos do Sítio de Lisboa, in António Sérgio, Antologia dos Economistas Portugueses, págs. 3 a 169. Lisboa, 1924. Moses Bensabat Amzalak informa que a primeira edição "Do Sítio de Lisboa" é de 1608, a segunda de 1786 e a terceira de 1803 (Cf. As doutrinas da população em Portugal nos séculos XVII e XVIII, pág. 35, Lisboa, 1947). Conhecemos apenas a quarta edição (1924).

(48) Cf. Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental. Comercios ultramarinos, que de nuevo se instituyo en el Reyno de Portugal. Edição organizada e prefaciada por M. B. Amzalak. Lisboa, 1955; Amzalak, M. B. — O Economista Duarte Gomez Solis. Lisboa, 1922.

(49) Cf. Notícias de Portugal, offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV. Lisboa, 1791; Amzalak, M. B. — Os Estudos Econômicos de Manuel Severim de Faria. Lisboa, 1922; Dos Remédios para a Falta de Gente (1655) in A. Sérgio, Antologia dos Economistas, págs. 171 a 240, cit. ed.

(50) Cf. Obras Inéditas de Duarte Ribeiro de Macedo dedicadas ao muito alto e poderoso Senhor Dom João IV. Lisboa, 1817; Fonseca, A. Isidoro — Obras do Doutor Duarte Ribeiro de Macedo. Lisboa, 1743; Amzalak, M. B. — O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sôbre Economia Política. Lisboa, 1922; Sôbre a introdução das Artes no Reino, in A. Sérgio, Antologia dos Economistas..., págs. 241 e 325.

Neves (51), Alexandre de Gusmão (52), D. Luís da Cunha (53), José Vaz de Carvalho (54) e Manuel de Almeida e Carvalho (55) constituem, sumàriamente, um corpo de doutrina de política econômica mercantilista.

Moses Bensabat Amzalak aponta Luís Mendes de Vasconcelos como o primeiro escritor português do mercantilismo (56). O "Sítio de Lisboa" é sua principal obra. Acha-se escrita em forma de diálogos, onde aparecem três interlocutores — um político, um soldado e um filósofo. Graças ao excepcional sítio geográfico de Lisboa, a capital do reino podia ser "cabeça de um grande Império e fazer grandíssimas conquistas" (57). Luís Mendes de Vasconcelos escreveu em 1608. Estaria, seguramente, como já o notou António Sérgio (58), pretendendo convencer Filipe II a transferir de Madrid para Lisboa a capital do gigantesco império

---

(51) Cf. José Acúrsio das Neves, com um estudo biográfico de J. Calvet de Magalhães. Lisboa, 1946; Amzalak, M. B. — O economista José Accursio das Neves. I, Bibliografia, Lisboa, 1920; O economista José Accursio das Neves. II, Doutrinas Economicas. Lisboa, 1921.

(52) Cf. Amzalak, M. B. — O "cálculo sôbre a perda de dinheiro do reino" de Alexandre de Gusmão. Lisboa, 1922.

(53) Cf. Testamento Político em Carta escripta pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. João I. Antes do seu governo, o qual foi de Conselho dos Senhores D. Pedro II e D. João V e seu embaixador às cortes de Vienna, Haya e de Paris onde morreu em 1749. Lisboa, 1820; Testamento Político de D. Luiz da Cunha. Lisboa, 1943; Amzalak, M. B. — D. Luís da Cunha, como economista. Lisboa, 1922; Rau, Virgínia — Cartas de D. Luís da Cunha para o 1.º Duque Cadaval (1715-1725). Lisboa, 1947.

(54) Cf. Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Sr. D. João V quando premeditou fazer a pragmática, que saíu em 21 de Maio do dito ano, cujo parecer foi extraído de uma cópia que se achou no gabinete de Pedro da Motta e Silva, in Dias, L. F. de Carvalho — Luxo e Pragmáticas no pensamento econômico do século XVIII, Doc. n. 1, págs. 39 e 48. Coimbra, 1958; Amzalak, M. B. — Nota sôbre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho. Lisboa, 1922.

(55) Cf. Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V em 1749, in Dias, L. F. de Carvalho — Luxo e Pragmáticas..., Doc. II, págs. 49 a 53.

(56) As doutrinas da população..., pág. 15.

(57) Do Sitio de Lisboa, pág. 16, in loc. cit.

(58) Antologia dos economistas..., pág. XIX.

senhoreado pelos Habsburgos (59). Defende dois princípios característicos do mercantilismo : o crisoedônico e o populacionista, "sendo estas duas cousas (homens e dinheiro) aquelas sem as quais os Estados se podem mal sustentar" (60). Os descobrimentos fizeram-se para o comércio e colonização : permitiram o aperfeiçoamento da agricultura e o desenvolvimento, por ela e pela indústria, da economia do reino, nacionalizando, por êsse meio, o tráfico ultramarino. As ilhas e o Brasil eram valiosos contribuintes da economia metropolitana, desde que as suas terras fôssem humanizadas e agricultadas, bases sôbre as quais assentava a estabilidade do comércio colonial e de sua emancipação. Criar um império atlântico, agrário e mercantil, seria, quer-nos parecer, um dos objetivos da doutrinação de Mendes de Vasconcelos (61).

Duarte Gomes Solis, experiente comerciante, refere-se também ao drama português do despovoamento. O império do Oriente vinha sendo um sorvedouro de homens e de dinheiro. Propunha o estabelecimento de fábricas no reino destinadas a dar trabalho a viúvas e órfãos. A despopulação era um mal. Neste ponto mostrou-se inteiramente concordante com Mendes de Vasconcelos. Ambos eram populacionistas. Não admira, sobretudo no momento em que as grandes potências mostravam-se resolvidas a chamar a si as melhores terras e mercados do ultramar português. Preocupava-o a decadência marítima e comercial de Portugal.

---

(59) "do qual Espanha é a cabeça; e nela está Lisboa no lugar dos olhos, mostrando que ela deve ser guia e luz das mais partes da Europa... esta nobilissima cidade está na foz do Tejo e metendo ele as suas aguas no oceano é a sua foz como porto a toda Espanha e a toda Europa" (Do Sitio..., pág. 19).

(60) Idem, pág. 35.

(61) "as Ilhas povoaram-se... e delas nos provemos de trigo... acrescentando-nos terras fertilissimas e lavradores que as cultivam; dão-nos pastel, tinta muito boa para tingir panos, açúcar... O Brasil povoou-se... e é de tanto proveito... como todos vemos e se verá muito mais..., é terra fertilíssima de açucar... e fôra muito de pão se se cultivara... E assim destas terras recebemos o beneficio que a conquista da India nos nega" (Idem, págs. 87 e seg.).

A perda das naus, a fuga dos metais preciosos, o abatimento político, o empobrecimento mercantil, a ruína da agricultura e da indústria eram problemas a resolver. Duarte Gomez Solis, como já o notou Moses Bensabat Amzalak (62), estranhava que o tráfico português fôsse mais respeitado pelos espanhóis quando os dois reinos estavam separados do que quando estavam unidos. A inimizade de portuguêses e espanhóis no Oriente favorecia, porém, os holandeses. Defendia a idéia da manutenção de uma poderosa marinha mercante comboiada por navios de guerra. Fortalezas, apenas as indispensáveis para segurança das frotas. Como bom comerciante, achava que o meio mais eficaz de se obter a acumulação de riqueza era o giro mercantil. Quem dominasse o mar dominaria a terra. Propunha que se construíssem boas naus e que se instituíssem Companhias privilegiadas (63). Aconselhava, outrossím, a Portugal que se fizesse medianeiro entre a China e a Pérsia. Que se abrissem escolas de comércio e de marinha. À maneira de Luís Mendes de Vasconcelos, admoestava que a Côrte dos Habsburgos se mudasse para Lisboa, de onde se podia dirigir melhor o tráfico e velar pelas frotas da Ásia e da América. A sangria da prata americana era uma das fortes razões da insegurança do reino e do império. A Espanha era, assim, apenas a "casa da moeda" da Europa. Aconselhava aos portuguêses que trocassem as especiarias da Índia pela seda da Pérsia, matéria prima necessária à indústria do reino. Achava que uma política fomentista destinada ao plantio de amoreiras era deveras fecunda. Pensando, naturalmente, nos montantes gastos com a importação do trigo da França, de Castela, de Flandres e da Alemanha, estranhava que não se aproveitassem as terras no cultivo cerealífero. Para se tirar das rotas ultramarinas todo o proveito, Duarte Gomez Solis valorizava os comerciantes, ao mesmo tempo

(62) O economista Duarte Gomez Solis, pág. 9.
(63) "la Compañia será el total remedio y restauracion de la navegacion y comercio..." (Alegacion..., pág. 19).

que dava enorme importância às artes mecânicas e às trocas. A Fazenda Real seria melhor governada por negociantes. O próprio rei devia ser mercador. O aumento do imposto de exportação sôbre a lã animaria a manufatura dos panos, meio de evitar a saída de metal precioso, especialmente numa conjuntura em que as perspectivas do trânsito ultramarino descortinavam risonhas esperanças (64).

Em 1655, quase meio século depois da publicação dos "Diálogos do Sítio de Lisboa" de Luís Mendes de Vasconcelos (1608), apareceram as "Notícias de Portugal" de Manuel Severim de Faria, "offerecidas a El-Rei Nosso Senhor D. João IV". É a sua maior obra. A parte econômica consiste nos dois discursos : o primeiro e o sétimo. O primeiro trata "Dos meios com que Portugal pode crescer em grande número de gente, para augmento da milicia, agricultura e navegação". Como Mendes de Vasconcelos e Gomez Solis, Severim de Faria era defensor do populacionismo, um dos princípios da política econômica mercantilista. Via no aumento da população a base de riqueza do Estado (65). O mercantilismo colonizador, comercialista e defensivo encontrou em Severim de Faria um dos seus fomentadores. Os meios mais eficazes para cada um viver e contribuir para o enriquecimento do reino reduzem-se "a quatro que são : a agricultura, para a sustentação necessária; as artes mecânicas, para a vida política; a mercância, para levar os frutos próprios às províncias alheias e trazer das alheias os que nos faltam; e a milícia, para defensão da Pátria. Pela qual ra-

---

(64) Cf. Amzalak, M. B. — O economista Duarte Gomez Solis, págs. 11 e segs.

(65) "A multidão de gente cultiva o terreno de maneira que não sòmente basta para os naturais, mas pode prover os estranhos. Da muita gente se colhe a riqueza do Príncipe pelos direitos que se pagam dos frutos da terra, obras de mãos e mercancias" ("Dos Remédios para a Falta de Gente" — cap. I. "De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nele". in A. Sérgio, Antologia . . ., págs. 173 e seg.; "Dos meios com que Portugal pode crescer em grande numero de gente, para augmento da milicia, agricultura e navegação", in Amzalak, M. B. — Os Estudos Econômicos de Manuel Severim de Faria, pág. 5. Lisboa, 1922).

zão fica claro que onde houver muita gente haverá muita agricultura, muitas artes, muita mercância e muitos soldados, que são as quatro cousas em que se funda e consiste a grandeza, o poder e a felicidade de um Reino" (66).

Em semelhante teorização assentava o pensamento demográfico de Severim de Faria. Agricultura, comércio, indústria e defesa do patrimônio da Coroa reclamavam, assim, um vigoroso crescimento da população. A emprêsa ultramarina e as guerras com Castela minguaram o reino de gente. Daí a obsessão populacionista dos mercantilistas portuguêses. A propagação da fé, o giro comercial, a conquista agrária, a humanização da terra e, bem assim, a defesa do império, reclamavam multidão de habitantes. Não admira, portanto, que o aumento da população fôsse o problema central. Aconselhava a colonização do Alentejo, última província conquistada. A questão agrária mereceu-lhe especial carinho, chegando a sugerir o estabelecimento de granjas modelos. O desenvolvimento da indústria, com a proibição da saída das matérias primas necessárias às artes mecânicas, constituiu outra de suas preocupações. Criar fábricas, mandando vir do estrangeiro mão-de-obra qualificada, era expediente que devia figurar na política fomentista do Estado (67) A agricultura colonial, representada, sobretudo, pelo cultivo das terras aráveis das ilhas atlânticas e do Brasil, não faria concorrência à metropolitana. Antes pelo contrário, os artigos tropicais constituiam magníficos carregamentos comerciáveis, sôbre os quais assentava o giro mercantil. A economia agrícola do Ultramar era, pois, um valioso complemento da riqueza do reino. Do amanho da terra e do trabalho industrial dependia o comércio (68).

---

(66) Ibidem.
(67) Ibidem.
(68) "Da cópia da agricultura e das mecânicas nasce a mercancia, porque não sendo os frutos da terra e materiais, comuns a todas as provincias, procuram os mercadores levar os frutos e obras que nas pátrias têm de sobejo a outras partes onde as tais cousas faltam, e trazerem delas as que se não dão nas suas terras" ("De como importa ao Rei e ao Reino haver muita gente nele", pág. 180, in loc. cit.).

O programa de fomento de Severim de Faria foi desenvolvido por Duarte Ribeiro de Macedo (1618-1680), que deu especial atenção ao crescimento da indústria no seu famoso "Discurso sôbre a introdução das Artes em Portugal", escrito em 1675, com o claro intento de evitar a fuga do ouro para compra de produtos manufaturados no estrangeiro. A finalidade era, portanto, criar saldo positivo na balança de pagamentos. À maneira dos demais mercantilistas portuguêses, preocupou-se com o problema demográfico. As artes mecânicas seriam o melhor meio de aumentar a população. Tudo falta aos Estados quando há escassez de gente. A delicada questão da balança comercial seria resolvida com o incremento da procriação e da capacidade produtiva na metrópole e no Ultramar. O único meio capaz de impedir que o dinheiro saísse do reino consistia na valorização do trabalho industrial e agrícola. Portugal importava trigo, sarjas, baetas, meias de seda, papel e panos. O que Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava era que se produzissem no país êsses artigos, maneira de evitar a saída de metais preciosos que constituíam, na verdade, a melhor forma de pagamento das importações. Não era contra o luxo, desde que os artigos ostentosos fôssem nacionais (69). O expediente para o fomento industrial consistia, no entender de Duarte Ribeiro de Macedo, em proibir a exportação de matérias primas que podiam ser trabalhadas no reino. Devia-se, outrossim, animar as artes mecânicas com a isenção de certos direitos e instituição de prêmios destinados aos melhores artigos fabricados. A importação de mão-de-obra especializada devia se acalentada com grossos salários, meio de atrair os melhores artífices do estrangeiro. Condenava a ociosidade. Todos deviam produzir, contribuindo para a acumulação social de riqueza e fortalecimento do Estado. A agricultura, a indústria e o comércio eram remédios indica-

---

(69) Cf. "Discurso sôbre a introdução das artes em Portugal", págs. 10 e seg. in Amzalak, M. B. — O diplomata Duarte Ribeiro de Macedo e os seus discursos sobre Economia Política". Lisboa, 1922; "Sobre a introdução das artes", págs. 244 e segs., in A. Sérgio, Antologia...

dos por Macedo para se acabar com a indolência e vadiagem (70). As colônias, o reino e as armadas necessitavam de gente laboriosa, capaz de mourejar em qualquer parte do gigantesco império que vivia permanentememnte ameaçado pela avidez das grandes potências. Se o Brasil produzisse cravo, pimenta, canela e "todas as mais plantas que a Arte cultiva no Oriente, seria riqueza mais util e menos custosa que a das Minas do Potosi e Sofala... e será ùnicamente nosso Commercio delles" (71). Duarte Ribeiro de Macedo aconselhava a transplantação das especiarias asiáticas para o Brasil com o claro intento de enriquecer Portugal e concorrer, assim, para a ruína dos holandeses no Oriente, que se haviam assenhoreado das áreas produtoras das especiarias malaio-indianas. Perdida a supremacia da rota do Cabo, que fizera a fortuna do capitalismo monárquico, o meio mais eficaz de abrir uma luta econômica com a Holanda seria o cultivo das especiarias no Brasil e a organização portuguêsa de uma nova rota atlântica (72).

O desenvolvimento industrial de Portugal vinha sendo preconizado a par do agrícola e do mercantil. No fim do século XVIII e ainda no começo da centúria seguinte, José Acúrsio das Neves reagia contra os fisiocratas (73), ao considerar solidários para se conseguir o bem-estar econômico nacional a indústria, a agricultura e o comércio. Entendia que a riqueza não era a acumulação de numerário, mas o crescimento harmônico de tôdas as atividades produtivas,

---

(70) Idem, respectivamente págs. 289 e segs. e 23 e segs.

(71) Idem, in Amzalak, pág. 31.

(72) "Se o Brazil produz todas estas drogas, a ruina dos Hollandezes he infallivel, porque só o Commercio dellas os tem na India poderosos e ricos; e em Europa este Reino tornará a opulencia em que o tinha o Commercio do Oriente, quando só as nossas Naos passavão o Cabo da Boa Esperança. Su Magestade terá Armas com que se fazer temido e respeitado; e, em fim, só esta cultura fará gloriosa a posteridade de Sua Magestade..." (Idem, págs. 35 e segs.).

(73) O fisiocratismo fez-se sentir em Portugal nas "Memórias Econômicas da Academia Real das Sciências de Lisboa". Constam de cinco tomos publicados em 1789, 1790, 1791, 1812 e 1815 (Cf. Amzalak, M. B. — O Fisiocratismo. As Memórias Econômicas da Academia e os seus colaboradores, pág. 5. Lisboa, 1922).

especialmente das manufaturas, sôbre as quais assenta o aumento da população e da própria agricultura (74). Não obstante a sua reação contra o fisiocratismo, não foi um mercantilista completo. Influenciado pelas doutrinas cosmopolitas da escola individualista não aceitou o despotismo, preferindo um govêrno moderado tendente a proteger as novas indústrias e a fomentar o comércio ultramarino (75). Como já o notou José Calvet de Magalhães, o seu pensamento econômico era fundamentalmente prático e nacional (76).

Norteado pelos princípios econômicos do mercantilismo, Alexandre de Gusmão (77) ofereceu a D. João V, em 1748, o "Cálculo sôbre a perda de dinheiro do reino", onde defende o dinheiro, "sangue das monarquias e extrahido do corpo dellas enfraquecem da mesma sorte, que acontece ao corpo humano quando se lhe tira o sangue" (78). Mostra-se, neste ponto, inteiramente concordante com Luís Mendes de Vasconcelos. Homens e dinheiro sustentam os Estados. Preocupava-o, sobremaneira, a saída da moeda do reino para o estrangeiro. A balança dos gêneros e manufaturas que Portugal não tinha, mas que necessitava, era paga com a fuga de numerário. O remédio consistia em desenvolver a agricultura e fomentar a indústria e o comércio, dentro e fora do país, sem o qual não podia haver estado rico e poderoso (79). Diminuir o luxo, favorecer o cultivo da terra,

---

(74) "Hum paiz meramente agricultor sempre será pobre, e mesmo a agricultura nunca chegará a ser florescente, sem o socorro das artes e manufaturas. Pelo contrário o paiz onde se estabeleceram fábricas, pode estar certo de ver augmentar a sua população e agricultura".

(75) "Debaixo do Governo despótico não há pátria, não há cidadãos, nem mesmo vassalos" (José Acúrcio das Neves, pág. 61, ed. J. Calvet de Magalhães. Lisboa, 1946).

(76) Idem, pág. 47.

(77) Nasceu em Santos em 1695 e faleceu em Lisboa em dezembro de 1753 (Cf. Amzalak, M. B. — O "cálculo sôbre a perda de dinheiro do reino" de Alexandre de Gusmão, pág. 9. Lisboa, 1922).

(78) Idem, pág. 5.

(79) "Os povos, Senhores, para viverem em todas as terras do reino, necessitam fornecer uns aos outros de generos e manufaturas, que todas são mister, para sustento e trato da vida, o que tudo executam pelo meio sabido do commercio". (Ibidem).

as artes mecânicas e o trânsito mercantil eram meios aconselhados para se evitar a fuga da moeda do reino (80).

Outro escritor imbuído das doutrinas mercantilistas foi D. Luís da Cunha, o maneiroso diplomata que nasceu em Lisboa a 25 de janeiro de 1662 e faleceu em Paris a 9 de outubro de 1749 (81). No "Testamento Político", carta escrita a D. José I, antes do seu reinado, recomendou ao futuro monarca para ministro Sebastião José de Carvalho e Mello. As idéias de D. Luís da Cunha serviram de modêlo às reformas pombalinas. D. Luís recomendava certas diretrizes de govêrno a D. José que foram mais tarde executadas pelo todo-poderoso marquês de Pombal. Preocupado com o abandono da terra e escassez da população, lembrava ao príncipe que "a terça parte de Portugal está possuida pela Egreja, que não contribui para a despeza e segurança do Estado quero dizer, pelos Cabidos, pelas Collegiadas, pelos Priorados, pelas Abbadias, pelas Capellas, pelos Conventos de Frades e Freiras, e em fim achará que o seu Reino não he povoado, como pudera ser, para prover de gente as suas largas e ricas conquistas" (82). Aí encontramos anunciada a futura administração de Carvalho e Mello. Concordante com os princípios do mercantilismo colonizador português, afirmava o judicioso diplomata que "a salvação do Povo consiste na cultura das terras". Depois da apologia da agricultura fêz a da demografia, princípio populacionista já defendido pelos seus predecessores. Achava, outrossim, que devia ser proibida a entrada de artigos de luxo. Não era, porém, contra o luxo, desde que a produção fôsse nacional. O próprio rei devia dar o exemplo, vestindo-se com

---

(80) "o dinheiro é o sangue das monarquias e a extracção dele uma causa de pobresa e ruina" (Idem, pág. 8).

(81) Cf. Amzalak, M. B. — D. Luís da Cunha como economista, págs. 5 e seg. Lisboa, 1922; Laranjo, Frederico — Economistas Portuguezes, in Instituto, vol. XXXI, 2a. Série, n. 2, págs. 70 e seg., agôsto, 1883; Sousa, Marnoco e — Economia Nacional, pág. 57. Coimbra, 1909.

(82) Testamento Político de D. Luiz da Cunha, págs. 39 e seg. ed. "Seara Nova'. Lisboa, 1943.

manufaturas do reino (83). As melhores minas eram os braços "que trabalham e augmentam a producção das terras". Atacou a Inquisição e os conventos, instituições que, no seu entender, enfraqueciam o Estado (84). Em D. Luís da Cunha, certamente, Pombal encontrou um animador para a sua política anti-clerical. Sôbre a alienação dos bens dos religiosos e das congregações "conviria promulgar uma lei, para que daqui por deante nem os frades, nem os seus conventos, podessem herdar bens de raiz, antes fossem alienáveis os já adquiridos, sem embargo do que conforme a commum opinião, externamente prejudicial ao Estado, seja de que são inalinaveis os bens, que por qualquer titulo entrão na Egreja, de que se segue que pelo decurso do tempo, virá a possuir não só a terça parte do Reino, mas a metade, porque os confessores abrem as portas do ceu aos que na hora da morte deixão ou às suas ordens, ou às suas egrejas, o que tem privado assim os seus sucessores a que naturalmente deverião herdar" (85). Repare-se, pois, na abertura do caminho para a futura investida pombalina contra os jesuitas e demais Ordens, fôrças destoantes da filosofia política do ministro de D. José I.

Os pareceres dos desembargadores José Vaz de Carvalho (86) e Manuel de Almeida e Carvalho (87), dados a D. João V em 1749, completam, de certa maneira, a teoria do pensamento mercantilista português. Valorizaram enorme-

---

(83) "Digo que S. Magestade deverá concorrer com o seu patrimônio, mostrando o seu desagrado aos que vierem ao Paço vestidos de manufaturas estrangeiras e vestindo-se elle mesmo das naturais" (in Amzalak — D. Luís da Cunha..., págs. 15 e seg.).

(84) "A primeira sangria he a muita gente que de ambos os sexos entra nos conventos, porque é comer e não propagar. A insensivel sangria que o Estado leva he a que lhe dá a Inquisição" (Idem, pág. 14; Testamento Político..., págs. 67 e seg.).

(85) Ibidem.

(86) Cf. "Parecer que o Desembargador José Vaz de Carvalho deu em 1749 ao Senhor D. João V"..., in loc. cit.; Amzalak, M. B. — Nota sobre um escrito econômico do desembargador José Vaz de Carvalho. Lisboa, 1922.

(87) Cf. "Parecer que o Desembargador do Paço Manuel de Almeida e Carvalho deu ao Senhor D. João V..., in loc. cit.

mente a agricultura, sem, contudo, considerá-la a fonte primacial da riqueza. Na economia agrícola encontravam o remédio para a cura do Estado, após o aparatoso e deslumbrante cíclo aurífero. Coerentes com o agrarismo, mostraram-se contrários ao luxo, sobretudo às importações aparatosas. Luxo e ociosidade eram danos que precisavam ser cortados pela raíz. Ambos malefícios faziam a ruína do Estado e dos bons costumes. O meio mais eficiente de combate era o fomento da agricultura e das artes, "cujas obras faziam a alma do comércio e da riqueza nacional". O luxo em si, porém, não era um mal, quando se mantivesse com artigos fabricados no reino. Em ambos acha-se, portanto, a conhecida tendência protecionista para o equilíbrio ou saldo positivo da balança comercial : agricultura e indústria formam a riqueza da nação por servirem de instrumento ao comércio (88).

Êsses mercantilistas teriam, seguramente, servido de inspiradores da administração do marquês de Pombal. A agricultura, a indústria e o comércio foram postos em têrmos tais, que o problema da população não foi esquecido. Ao contrário, figurou como princípio característico do mercantilismo português, à maneira dos seus congêneres europeus (89). A indústria metropolitana apresentava-se insuficiente para atender à necessidades nacionais. A produção agrícola, igualmente, era insatisfatória. A escassez de gente e de mão-de-obra qualificada tampouco deixaram de figurar no programa fomentista dos teóricos dos séculos XVII e XVIII. A colonização dos vastos territórios ultramarinos reclamava pessoal farto e diligente. A montagem de uma emprêsa agrária e mercantil era o meio mais eficaz para Portugal opôr-se à nefasta ação imperialista das

(88) Vejam-se os mencionados Pareceres...
(89) Cf. Gonnard, René — Histoire des doctrines de la population. Paris, 1923.

grandes potências. Ademais, as circunstâncias do reino e do império aconselhavam a Coroa a criar Companhias privilegiadas de comércio e navegação para o Brasil, instrumento adequado para erguer o patrimônio colonial do abatimento em que havia caído.

SEGUNDA PARTE

A CRIAÇÃO DA COMPANHIA

CAPÍTULO I

O ESTABELECIMENTO DA COMPANHIA NA CONJUNTURA POMBALINA

a) AS CONDIÇÕES PORTUGUÊSAS

Não são de todo ignoradas as vicissitudes que atormentavam a vida portuguêsa no período anterior a 1755, ano do estabelecimento da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. A periclitante instabilidade vinha de longe. De há muito constituía um permanente embaraço à recuperação orgânica do reino. O "deficit" era crônico. O progressivo desregramento no setor econômico-financeiro revelava-se em malefícios que entravavam as trocas. Diante de tamanhas aperturas a realeza procurava tolher o mal que consumia o organismo do seu patrimônio.

À solenidade da coroação de D. João IV (1) sucedeu um período de aperturas, em que o terrível espectro da bancarrota nunca deixou de estar presente. O nôvo monarca via-se impotente para acudir ao mesmo tempo a tantos encargos. A marinha e o exército estavam desfalcados. O Tesouro arruinado. Os elos das grossas correntes do antigo tráfico afro-asiático quebrados. A monarquia defrontava-se

---

(1) O ato solene realizou-se no Terreiro do Paço, em 15 de dezembro de 1640. Sôbre a aclamação, coroação e primeiras providências do nôvo govêrno, veja-se — Conde da Ericeira — História de Portugal Restaurado, 4 vols. Ed. anotada e prefaciada por A. Alvaro Dória, Pôrto, 1945-1946.

com uma crise de capitais de enormes proporções. Semelhante escassez de numerário agia como fator de desorganização do mercado, representando aflitivo ônus paa o nôvo govêrno. A Restauração mantinha-se, afinal, à custa de vultosos recursos de financiamento, concessões e de outros favores que se refletiam amargamente nas receitas públicas. O mal era tanto mais grave, na verdade, se aos fatores de natureza pròpriamente interna juntarmos razões de ordem externa. Os encargos a defender eram imensos. A crescente retração das receitas sôbre as previsões constituía mal que a Coroa não podia contornar (2). A situação era sobremaneira grave e ruinosa. Disso resultava que a vida administrativa decorria em permanentes apuros financeiros. Nenhuma riqueza havia na metrópole para equilibrar uma balança comercial inteiramente deficitária. Tampouco minas de ouro nôvo no ultramar que pudessem engrossar, indefinidamente, a corrente monetária que se dirigia para as praças da Europa do Norte. Em contrapartida, as guerras da Restauração com a Espanha e, bem assim, as negociações diplomáticas com a Santa Sé e com as grandes potências eram autênticos sorvedouros de homens e dinheiro.

A França e a Inglaterra aproveitaram-se dessa melancólica situação portuguesa que se seguiu ao primeiro de dezembro de 1640. Ambas se cobraram bem. É certo que a posição de Luís XIII e de Carlos I favoreceu a causa da independência política de Portugal, obrigando a Espanha a dividir as suas fôrças. Em compensação, porém, levaram em prêmio magníficos trofeus.

---

(2) A falta de escrúpulos de certos funcionários no setor da arrecadação abria rombos no Tesouro. Prevaricações dessa espécie vinham de longe. Nas Côrtes de Lisboa de 1641, os representantes das classes populares pediram rigorosas medidas (Cf. Silva, J. Justino de Andrade e — Capítulos Geraes apresentados a El-Rei Dom João IV nas Côrtes celebradas em Lisboa com os três Estados do Reino, em 28 de Janeiro de 1641, in Colleção Chronologica da Legislação Portugueza (1634-1647), págs. 28 e segs. Lisboa, 1855; Rau, Virgínia — A Casa dos Contos, pág. 128. Coimbra, 1951; Monteiro, A. Rodrigues — Do orçamento português, pág. 252. Lisboa, 1921).

A 1.º de junho de 1641 celebrou-se em Paris um tratado de aliança entre Luís XIII de França e D. João IV, sendo plenipotenciários por parte do rei de França M. Bouthillier, De Chavigni e Seguier, e por parte do monarca português, Francisco de Mello e António Coelho de Carvalho (3).

Pelo que dispunha o artigo VII, haveria franco comércio entre os vassalos dos respectivos reinos e estados das partes contratantes, "podendo traficar e comerciar livremente uns com outros como amigos e aliados sem que se lhe posesse impedimento algum" (4).

Seguem-se a êsse acôrdo com a França as negociações com Carlos I que levaram Portugal a assinar em Londres, a 29 de janeiro de 1642, um tratado sobremodo vantajoso para a Inglaterra. Aos respectivos mercadores foi-lhes assegurado, recìprocamente, o privilégio de navegar nos domínios do outro e comprar, vender e carregar os artigos que quizessem. Os navios inglêses não estavam, porém, sujeitos a receber carregações que não desejassem nos portos portuguêses. Os produtos detidos pela Inquisição que estivessem empenhados a súditos britânicos para pagamento de dívidas seriam pagos aos credores. As mercadorias ou bens pertencentes a ingleses seriam imediatamente restituídos. Seriam, ademais, nomeados comissários para cuidar do comércio do *Brasil. Não poderiam*, outrossim, ser molestados por motivos de consciência religiosa. Dos vinte e um artigos, só dois são políticos. Os restantes versam sôbre matéria comercial e marítima (5).

---

(3) Cf. Santarém, Visconde de — Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo, t. IV, *parte 1a., pág. 32. Paris, 1843*.

(4) Idem, pág. 34.

(5) Idem, t. XVII, págs. 1 e seg.; Prestage, Edgar — The Diplomatic Relations of Portugal and England from 1640 to 1668, págs. 182 e seg. Oxford, 1925; Almada, José de — Para a História da Aliança *Luso-Britânica*, págs. 20 e segs. Lisboa, 1955; Castro, J. F. Borges de — Colleção dos Tratados. Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências desde 1640 até o presente, t. I, pág. 82, Lisboa, 1856.

Não ficou nisso, todavia, a vitória comercial da Inglaterra. O tratado de 1654 (6) foi ainda mais pródigo. A liberalidade de D. João IV deve-se, entretanto, ao drama político-militar português, enormemente amargoso. Novos privilégios foram concedidos. As mercadorias inglêsas carregadas em navios britânicos e navegando para o Brasil pagariam os mesmos direitos que os artigos portuguêses. Os inglêses podiam comerciar com o Brasil livremente, menos em peixe, vinho, azeite e madeiras que eram exclusivos da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Se fôssem necessários mais navios para o giro mercantil com a colônia, seriam fretados sòmente barcos inglêses. Aos britânicos assistia o direito de empregar corretores como os portuguêses e em idênticas condições. Nenhum podia ser prêso. Era-lhes permitido usar armas e morar onde quisessem. Podiam, outrossim, intentar processos por dívidas contra portuguêses. Havia liberdade religiosa. As mercadorias inglêsas importadas em Portugal não pagariam mais de 23% "ad valorem". Se houvesse divergência acerca da avaliação, o caso seria resolvido por árbitros eleitos pelo cônsul inglês e a alfândega portuguêsa. As concessões foram, pois, sobremaneira vantajosas para a Inglaterra. Todavia, desagradaram, como não podia deixar de acontecer, à burguesia portuguêsa. O tratado de 1654 deu, portanto, ao mercantilismo inglês um predomínio admirável sôbre o tráfico atlântico, especialmente sôbre a ambicionada rota do Brasil.

Eram essas as animadoras vantagens conquistadas pela causa da independência portuguêsa. As circunstâncias, enormemente aflitivas, foram bem aproveitadas pelo capitalismo comercial inglês que se viu, afinal, desembaraçado nos portos do rico império dos Braganças.

No atribulado govêrno de Afonso VI (1656-1683) prolongou-se a guerra com a Espanha nas fronteiras do reino. Foi essa grave conjuntura que levou o conde de Soure e

(6) Veja-se o texto em português, in Borges de Castro — Coleção de tratados, t. I, págs. 168 e seg.

Duarte Ribeiro de Macedo a partirem para a França a 13 de abril de 1659 a pedir socorro militar a Mazarino. A contenda armada entre a Espanha e a França, no entanto, estava no seu ocaso. Ambas as potências beligerantes desejavam a conclusão da paz. O casamento de Luís XIV com Maria Teresa vinha sendo anunciado por Ana de Áustria. O matrimônio do filho com a sobrinha figurava nas cogitações da raínha de França. Semelhante política de casamento mudou, com efeito, as relações diplomáticas com Portugal, que ansiava ser incluído no tratado de paz. A França, porém, que tanto se interessou pela Restauração portuguêsa enquanto esteve em luta com a Espanha, logo que Mazarino assumiu o govêrno abandonou os Braganças.

Diante das novas relações internacionais, Portugal lançou-se nos braços da Inglaterra, ajustando-se, inclusive, o casamento da infanta D. Catarina, irmã de Afonso VI, com Carlos II, pelo tratado de 23 de junho de 1661. Portugal cedeu à Inglaterra a fortaleza de Tânger e o pôrto de Bombaim. Outorgou-lhe, ademais, amplíssimos privilégios mercantís em Goa, Cochim, Diu, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Por incrível que pareça, comprometeu-se, outrossim, a entregar-lhe tôdas as praças e fortalezas que os inglêses viessem a conquistar aos holandeses e que tivessem pertencido a Portugal. Em paga, comprometia-se a maneirosa Inglaterra a "trazer no coração as coisas e conveniências de Portugal e de todos os seus domínios" (7). Com tratados dessa natureza e com o matrimônio de D. Catarina, duquesa de Bragança, a Inglaterra chamou a si o comando das rotas ultramarinas portuguêsas, levando consigo a melhor seiva do que restava ao incipiente mercantilismo dos Braganças no Oriente.

À França, no entanto, não convinha deixar a Inglaterra à vontade na "mina" portuguêsa. Por isso tratou de abarcar uma parte da rica prêsa. Portugal desempenhava, afi-

(7) Cf. Tratado de 23 de junho de 1661, in Borges de Castro — Coleção dos tratados, t. I, págs. 234 e seg.

nal, um papel de relêvo no quadro das relações mercantís internacionais, dada a sua privilegiada situação geográfica de "charneira" entre mundos econômicos. O seu patrimônio colonial era, ademais, um autêntico manancial de produtos tropicais altamente comerciáveis. Acresce, ainda, que a posição geográfica de Portugal era assaz disputada pela política européia. Os portos portuguêses constituíam magníficas escalas para os navios que demandavam o Mediterrâneo e o Mar do Norte. Não admira, portanto, que Luís XIV animasse o casamento de Afonso VI com Maria Francisca Isabel de Saboia, filha do duque de Némours, cujo contrato foi assinado em Paris a 24 de fevereiro de 1666 (8). O matrimônio (9) seria encarado pela França como meio eficaz de atrair Portugal para o seu lado.

Percebe-se, pois, o interêsse da França e da Inglaterra em forçar a reconciliação ibérica. Desejava-se, de há muito, em Madrid e Lisboa, fazer a paz. O esgotamento econômico-financeiro oriundo da guerra peninsular favoreceu a ação de Carlos II e de Luís XIV. Finalmente, logo que D. Pedro II assumiu a regência, assinou-se o tratado de paz em Lisboa a 13 de fevereiro de 1668 (10).

França e Inglaterra, porém, não podiam ser concordantes na partilha política e econômica ultramarina. As contradições da política continental, discutida nas intrigas das

---

(8) Cf. Benevides, F. da Fonseca — Rainhas de Portugal, t. II, págs. 101 e segs. Lisboa, 1878; Conde da Ericeira — op. cit., t. IV, págs. 357 e segs.; Oliveira, E. Freire de — Elementos para a História do Municipio de Lisboa, t. VI, 1a. parte, págs. 588 e segs. Lisboa, 1893; Francisque-Michel, R. — Les portugais en France les français en Portugal, págs. 63 e segs. Paris, 1882; Santarém, Visconde de — Quadro Elementar, t. IV, parte II, págs. 570 e segs. Paris, 1844.

(9) Detestado por sua espôsa e traído por seu irmão, o infante D. Pedro, D. Afonso VI viu-se perdido. A duquesa da Nemours diante das proporções que o escândalo tomou, recolheu-se a um convento, onde esperou a anulação do casamento e a permissão da Santa Sé para D. Pedro casar-se com a linda ex-cunhada, o que se realizou em 1668. Em 1683, com a morte do desditoso Afonso VI, D. Pedro II subiu legalmente ao trono.

(10) Cf. Borges de Castro — Colleção dos tratados, t. I, págs. 357 e seg.; Santarém, Visconde de — Quadro Elementar..., t. XVIII, pás. 81 e seg.; Conde da Ericeira — op. cit. t. IV, págs. 437 e segs.

chancelarias européias, acabaram por afastar Luís XIV de Portugal, fato que favoreceu sobremaneira a posição britânica. A França não soube garantir-se com o tratado de aliança assinado em Lisboa a 18 de junho de 1701, quando Portugal reconheceu Filipe V como legítimo rei de Espanha (11).

Portugal, porém, diante do desenrolar dos acontecimentos mostrou-se dúbio e hesitante. A guerra com Castela havia terminado. O país não estava em condições de entrar noutro conflito de futuro arriscado. A neutralidade portuguêsa, todavia, não convinha às grandes potências beligerantes. Por isso a França e a Inglaterra disputaram a cooperação de D. Pedro II. O alargamento de poder dos Borbons era uma ameaça ao equilíbrio europeu, o que não convinha à Áustria e à Inglaterra. Por isso não admira que Leopoldo I e Guilherme II procurassem conquistar a aliança de Portugal para a poderosa coligação contra a França (12).

Pelo tratado de Utrecht, em 1713, Filipe V foi reconhecido com a condição de que nunca as Coroas de França e de Espanha viessem a reunir-se. A vitória da "Liga de Haya" assegurou o domínio da Áustria no norte da Itália e o prestígio do mercantilismo inglês no mundo ultramarino. Em contrapartida, a França, além de perder importantes conquistas na América setentrional, sofreu um grande abalo político-militar. A Espanha, arruinada econômicamente, reduzida ao seu território peninsular e às colônias, viu anular-se o papel preponderante que até então exercera

(11) Veja-se o texto in Borges e Castro — Colleção..., t. II, págs. 128 e segs.

(12) Sôbre a guerra da sucessão da Espanha, vejam-se os estudos seguintes: Legrelle — La Diplomatie française et la succession d'Espagne, 4 vols. Paris, 1888-1892; Courcy, De — La coàlition de 1701 contre la France, 2 vols. Paris, 1886; Baudrillart, Alfred — Philippe V et Louis XIV. Paris, 1890; Maldonado, Macanz — España y Francia en el siglo XVIII. Madrid, 1886; Pingaud, M. L. — La guerre de la succession d'Espagne, 1700-1714, in Lavisse-Rambaud, t. VI, págs. 274 e segs. Paris, 1895.

na política européia, para ser uma monarquia de segunda ordem (13).

O tratado de paz entre Portugal e a França foi assinado em 11 de abril de 1713. Com a Espanha, sòmente em 6 de fevereiro de 1715 (14). Em obediência ao que dispunha o artigo 5.º dêste último diploma, os dois países ibéricos restituiriam mùtuamente os territórios de que se tinham apoderado. Especialmente se devolvia a Portugal a Nova Colônia do Sacramento (15).

O resultado da guerra favoreceu, sobretudo, a Inglaterra. A entrada de Portugal no conflito já havia sido uma vitória britânica, alcançada pela ação de John Methwen, embaixador da Inglaterra na Côrte de Lisboa. D. Pedro II abandonou a causa franco-espanhola para acompanhar a dos aliados — triunfo político do perspicaz diplomata inglês. Não obstante essa conquista, a maior atividade de Methwen foi no setor econômico, política concordante com o mercantilismo comercialista inglês. Por sua interferência, em 27 de dezembro de 1703, foi celebrado o famoso Tratado de Methwen, pelo qual Portugal dava livre entrada às manufaturas inglêsas e a Inglaterra concedia iguais favores aos vinhos portuguêses. Foi êsse o melhor trofeu do sucesso de Methwen na Côrte de Lisboa e, seguramente, a maior angústia da política de fomento iniciada por D. Luís de Meneses, conde da Ericeira, em 1675, ano em que foi escolhido para vedor da Fazenda (16).

O Tratado de Methwen tem dado motivos a debates e controvérsias. Não cabe aqui, porém, a polêmica. Depreende-se, contudo, que êsse tratado de comércio atravan-

---

(13) Além da bibliografia da nota anterior, veja-se a monografia de Charles Giraud — Le traité d'Utrecht. Paris, 1846.

(14) Cf. Borges de Castro — Coleção dos tratados, t. II, págs. 234 e segs.

(15) Ibidem.

(16) O conde de Ericeira faleceu em 26 de maio de 1690. É evidente que a sua morte truncou, de certa maneira, as inovações industriais em Portugal. O marasmo e tolhimento, contudo, devem-se ao nefasto Tratado de Methwen. Sôbre a política fomentista do conde da Ericeira, veja-se o estudo de Luiz Fernando de Carvalho Dias — Os lanifícios na política econômica do Conde da Ericeira. Lisboa, 1954.

cou o incitamento manufatureiro português, ao mesmo tempo que arruinou a agricultura. Com os favores dados ao vinho, intensificou-se a cultura da vinha, de que resultou um encolhimento da produção realífera, a ponto de se importar maior quantidade de trigo do estrangeiro. A fome do pão — constante econômica — acentuou-se em Portugal (17). Mas não se restringiu a isso o prejuizo. Desastre maior foi a abundância do mau vinho e a falta de escrúpulos na seleção dos tipos destinados à exportação, fato que desacreditou os vinhos finos portuguêses nos mercados europeus.

O texto do tratado é simples (18). Consiste apenas em três artigos. O primeiro permite a importação de lanifícios inglêses em Portugal. O segundo autoriza a entrada de vinhos portuguêses na Inglaterra, mediante o pagamento de um terço a menos dos direitos que incidissem sôbre os vinhos franceses (19). O terceiro, finalmente, refere-se à ratificação.

Não eram, todavia, os vinhos que davam cobertura às importações dos lanifícios. As melhores formas de pagamento dos panos inglêses eram as grossas peças de ouro e prata enviadas de Portugal para a Inglaterra. O privilégio dado aos vinhos portuguêses era, portanto, grandemente deficitário para a balança portuguêsa de comércio. O montante de lanifícios que anualmente Portugal adquiria na

---

(17) D. Luís da Cunha acriminou o abandono das terras de pão, ao escrever: "Alguem poderá arguir que se se diminuir em Portugal o consumo de gêneros de Inglaterra, também se diminuirá o seu dos nossos vinhos, ao que respondo: que neste caso tornarão as vinhas a ser de pão, como dantes eram..." (Testamento político..., pág. 95).

(18) Cf. Borges de Castro — Coleção de tratados, t. II, pág. 192; Santarém, Visconde de — Quadro Elementar..., t. XVII, págs. 106 e seg.; Shillington — Chapman — Comercial Relations of England and Portugal, pág. 205. Londres, 1907; Corrêa, F. António — História Econômica de Portugal, t. II, págs. 44 e seg. Lisboa, 1930.

(19) Êsse privilégio foi dado com o intuito de prejudicar os vinhos franceses. Repare-se no que escreveu D. Luís da Cunha — "a exportação que os inglêses fazem dos nossos vinhos eles não a fazem pelos nossos belos olhos nem para fazerem bem aos portugueses e ao seu comercio, senão para fazerem mal ao da França" (Testamento Politico, pág. 95).

Inglaterra elevava-se a um milhão de libras, segundo informe de José de Almada (20). A exportação dos vinhos, porém, não dava para tanto. É certo que a Inglaterra comprava a Portugal outros produtos — sal para as pescarias da Terra Nova, açúcar, tabaco e laranjas. A balança do comércio externo, no entanto, mantinha-se com saldo negativo. Não admira, realmente, que as importações anuais da Inglaterra em Portugal sobrelevassem em um milhão de libras o valor das exportações (21). As relações luso-britânicas eram, afinal, um admirável negócio para o mercantilismo comercialista inglês. Portugal era para a Inglaterra um magnífico engenho contra a França. Justificava-se, portanto, que Paris trabalhasse no sentido de separar Portugal da Inglaterra. Como não o conseguisse, renovou as represálias, fielmente representadas pelas conhecidas investidas de Duclerc e Duguay-Trouin contra o Rio de Janeiro, cujo principal intento era ferir a expansão colonial inglêsa, sobremaneira cevada no Tratado de Methwen.

Nas rotas do Brasil assentava, então, a base da economia portuguêsa. Os produtos tropicais comerciáveis da colônia — cacau, açúcar, tabaco, algodão, madeiras e couros — graças aos vantajosos tratados de comércio, faziam, no então, a fortuna do mercantilismo inglês. Em contrapartida, a situação econômica de Portugal não era nada expressiva. O inveterado apuro financeiro do Tesouro mostrava-se cada vez mais perseverante. As guerras da Restauração, os desperdícios de D. Pedro II e as despesas da Sucssão da Espanha abriram enormes rombos na poupança do país, imensamente agravada com o Tratado de Methwen. A Fazenda vivia, com efeito, em estado de falência permanente.

Nos primeiros anos do reinado de D. João V (1706-1750), Portugal viu, porém, desentranharem-se as minas do Brasil em fabulosas riquezas de ouro e diamantes. Inaugurou-se,

---

(20) Op. cit. pág. 35.
(21) Cf. Carqueja, Bento — O Capitalismo Moderno e as suas origens em Portugal, pág. 131. Pôrto, 1908.

então, contrastando com a miséria da véspera, um período de afortunada jactância da Côrte. Dir-se-ia tratar-se da magnificência e faustosa vida manuelina do começo do século XVI, quando as rotas atlânticas do ouro africano e das especiárias asiáticas levaram a Lisboa o luxo e a ostentação. A realeza usufruía, assim, na abertura do século XVIII, nova seiva aurífera com a montagem da dourada rota do Brasil (22).

Com a caudal resplandecente oriunda das Gerais e Mato Grosso, a Côrte de D. João V chegou ao auge do esplendor e do fausto. O monarca, senhor das minas do Brasil e dominado pelo seu espírito requintado, tornou-se um esbanjador de ouro sem conta, dispendido em fartas remunerações, luxuosas embaixadas e grandiosos monumentos (23). Juntando a um espírito fanatizado um gênio dissipador, D. João V não sabia fazer as coisas com simplicidade mas, sim, de forma soberba que demonstrasse bem o seu enorme custo.

Tal como sucedera nos séculos XV e XVI com o metal precioso africano, as melhores carregações do ouro do Brasil não ancoravam em Portugal. A política econômica do mercantilismo português continuava a ser de transporte, não de fixação. Portugal era "um crivo através do qual pas-

---

(22) Guarda-se, inédito, no Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, um magnífico acervo documental sôbre a entrada do ouro do Brasil. Não se sabe até hoje o montante de metal precioso transportado pelas frotas do ouro. O que existe são estatísticas organizadas pelo Visconde de Santarém, de 1714 a 1746 (Quadro Elementar, t. V, págs. 262 e segs.) e repetidas por Fortunato de Almeida (História de Portugal, t. V, págs. 259 e segs. Coimbra, 1927) e Lúcio de Azevedo (Épocas de Portugal Econômico, págs. 464 e seg. Lisboa, 1947). Veja-se ainda — Simonsen, R. — História Econômica do Brasil, págs. 297 e seg. São Paulo, 1957.

(23) As obras de arte monumentais do reinado de D. João V são umas de frívola ostentação, outras de útil serviço público, mas quaisquer delas têm sempre o cunho de grande fausto e ostentação. Vejam-se, por exemplo, o Mosteiro de Mafra, a Biblioteca da Universidade de Coimbra, a reedificação de Lisboa, a Memória do Terreiro do Paço, o Palácio de Queluz, a Basílica da Estrêla, a Tôrre dos Clérigos, os Presépios, Azulejos e o Mobiliário da arte portuguêsa no século XVIII, e compreenderemos melhor como o ouro do Brasil atordoou a metrópole.

então, contrastando com a miséria da véspera, um período de afortunada jactância da Côrte. Dir-se-ia tratar-se da magnificência e faustosa vida manuelina do comêço do século XVI, quando as rotas atlânticas do ouro africano e das especiárias asiáticas levaram a Lisboa o luxo e a ostentação. A realeza usufruía, assim, na abertura do século XVIII, nova seiva aurífera com a montagem da dourada rota do Brasil (22).

Com a caudal resplandecente oriunda das Gerais e Mato Grosso, a Côrte de D. João V chegou ao auge do esplendor e do fausto. O monarca, senhor das minas do Brasil e dominado pelo seu espírito requintado, tornou-se um esbanjador de ouro sem conta, dispendido em fartas remunerações, luxuosas embaixadas e grandiosos monumentos (23). Juntando a um espírito fanatizado um gênio dissipador, D. João V não sabia fazer as coisas com simplicidade mas, sim, de forma soberba que demonstrasse bem o seu enorme custo.

Tal como sucedera nos séculos XV e XVI com o metal precioso africano, as melhores carregações do ouro do Brasil não ancoravam em Portugal. A política econômica do mercantilismo português continuava a ser de transporte, não de fixação. Portugal era "um crivo através do qual pas-

---

(22) Guarda-se, inédito, no Arquivo da Casa da Moeda de Lisboa, um magnífico acervo documental sôbre a entrada do ouro do Brasil. Não se sabe até hoje o montante de metal precioso transportado pelas frotas do ouro. O que existe são estatísticas organizadas pelo Visconde de Santarém, de 1714 a 1746 (Quadro Elementar, t. V, págs. 262 e segs.) e repetidas por Fortunato de Almeida (História de Portugal, t. V, págs. 259 e segs. Coimbra, 1927) e Lúcio de Azevedo (Épocas de Portugal Econômico, págs. 464 e seg. Lisboa, 1947). Veja-se ainda — Simonsen, R. — História Econômica do Brasil, págs. 297 e seg. São Paulo, 1957.

(23) As obras de arte monumentais do reinado de D. João V são umas de frívola ostentação, outras de útil serviço público, mas quaisquer delas têm sempre o cunho de grande fausto e ostentação. Vejam-se, por exemplo, o Mosteiro de Mafra, a Biblioteca da Universidade de Coimbra, a reedificação de Lisboa, a Memória do Terreiro do Paço, o Palácio de Queluz, a Basílica da Estrêla, a Tôrre dos Clérigos, os Presépios, Azulejos e o Mobiliário da arte portuguêsa no século XVIII, e compreenderemos melhor como o ouro do Brasil atordoou a metrópole.

savam imensas riquezas sem deixarem signal" (24.) O comércio português desnacionalizou-se em proveito da Inglaterra. O Brasil vinha sendo, de há muito, o complemento necessário ao mercantilismo inglês. Portugal era, igualmente, um auxiliar inseparável da defesa da Inglaterra. Isto significava que uma grande parte da fôrça britânica poderia perder-se com o rompimento da política econômica anglo-lusa das concessões. Por isso era evidente que Londres continuasse a cortejar a benfazeja aliança.

O Estado era o próprio soberano, única fonte de legitimidade. Nenhum poder havia para suster a liberalidade dos gastos da Coroa. A lei era a vontade do rei. O sistema do absolutismo, iniciado nos reinados anteriores e que se converteu depois numa espécie de teocracia (25), mantinha os subditos em rigorosa condição de vassalagem. As Côrtes não se convocavam desde 1698 e permaneceriam fechadas durante todo o século XVIII. Era natural, portanto, que todos os poderes fôssem exercidos pelo monarca. Tudo era ministrado em nome do rei, suprema instância judicial. Desde a administração de D. Pedro II que as Côrtes haviam sido excluídas da ingerência no govêrno (26). D. João V preparava, assim, o Estado com caracteres verdadeiramente absolutistas para o reinado de seu filho.

O derrame aurífero brasileiro dissimulava, todavia, a insalútifera economia portuguêsa, ao mesmo tempo que realçava o aparato político-administrativo da realeza. A situação em que se encontrava o país, em todos os setores da vida econômica, não era nada florescente. A maior parte dos negócios andavam por mãos alheias aos interêsses do reino e do império. À sombra de Portugal medrava a acumulação capitalística britânica. Se os tratados de comércio permitissem aos mercadores portuguêses negociar

---

(24) Carqueja, Bento — op. cit. pág. 131.
(25) Cf. Carvalho, J. Liberato Freire de — Ensaio histórico-político sobre a constituição e governo do Reino de Portugal, págs. 111 e segs. Paris, 1830; Paulino, J. — op. cit. pág. 551.
(26) Cf. Rocha, M. A. Coelho da — Ensaio sobre a História do govêrno e da legislação de Portugal, págs. 169 e seg. Coimbra, 1861.

manufaturas na Inglaterra e exportar, êles mesmos, os gêneros comerciáveis do patrimônio ultramarino, claro está que a economia dos Braganças "não padeceria tão injusto engano" (27). O drama mercantil português era deveras aflitivo. Navios inglêses navegavam com a bandeira portuguêsa. Os armadores inglêses tinham privilégios que os próprios portuguêses não possuiam. O impôsto de tonelagem, por exemplo, exigido aos nacionais montava ao triplo do que pagavam os inglêses. Não ficava nisso, porém, a incongruência e contra-senso. Os vinhos embarcados nos navios pertencentes a portuguêses sofriam o acréscimo de quase 15% na pauta da alfândega, expressiva mostra da situação sobremaneira dramática da economia nacional (28). O mercantilismo português vivia desnacionalizado e, portanto, enfermo.

A Inglaterra de há muito vinha sendo cevada. Desde 1580 não fêz mais que enriquecer-se com os despojos do seu velho aliado. Em contrapartida, Portugal gemia debaixo de um pesado jugo, suportando o incômodo e os trabalhos de uma guerra. De 1640 a 1703, a economia portuguêsa procurou, porém, sair da miséria em que se achava. Não obstante, tôda a política fomentista foi truncada em 1703, quando Portugal abriu as portas às manufaturas inglêsas. A partir de então cresceram em número e cabedais as casas inglêsas em Lisboa e no Pôrto, verdadeiras sucursais de Londres. À imitação delas, outras firmas estrangeiras estabeleceram filiais em Portugal, "mina" do mercantilismo europeu. Os inglêses, sobretudo, encheram o reino de manufaturas e tornaram-se senhores absolutos das rotas do Brasil. Poucos eram os nacionais em condições de negociar com os seus próprios fundos. Nenhum com fazendas que não fôssem estrangeiras (29). Todo o comércio ultrama-

---

(27) Cf. "Causas da ruína do commercio português", in R. B. N. L. Col. Pombalina, Códice n. 683.
(28) Ibidem.
(29) Veja-se a representação da Junta da Administração da Companhia do Grão Pará e Maranhão de 17 de março de 1777 (A.H.U.C.P. n. 37, 1777-1778).

rino fazia-se a crédito e a maior parte por caixeiros das próprias casas estrangeiras estabelecidas em Lisboa e noutras praças do país. Comissários volantes transportavam da Europa para a América as mercadorias que eram negociadas por conta de firmas inglêsas, "recebendo uma simples comissão do seu trabalho ou alguma gratificação mais quando faziam melhor a utilidade" (30).

Nessas circunstâncias é fácil de se perceber: sendo as fazendas a crédito e os fundos com que se fazia o comércio para o Brasil quase todo pertencente a nações estrangeiras, necessàriamente as carregações de torna-viagem lhes haviam de pertencer, fôssem elas em dinheiro ou em produção das colônias que, de Londres, se repartiam pela Europa.

Por incrível que pareça, os gêneros da produção do Brasil eram comprados pelos portuguêses aos estrangeiros, "até os que se faziam precisos para o consumo de Portugal" (31). A Coroa via em mãos alheias todo o tráfico feito com produtos comerciáveis dos seus próprios domínios. Portugal achava-se reduzido à miséria no meio de suas próprias riquezas (32). Terrível paradoxo! O Estado português devia aos estrangeiros perto de vinte milhões de cruzados, "e apenas conserva seis para o seu giro em toda a monarquia". Era esta a perspectiva sombria da economia portuguêsa na antevéspera de 1755, ano da instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (33).

Apesar de tudo, D. João V, senhor de um vasto império colonial, não se descurou do seu disputado patrimônio. A nacionalização do comércio ultramarino encontrou neste monarca um defensor. Acontece, porém, que a Coroa não

(30) Ibidem.
(31) Ibidem.
(32) "He hum facto que o Reino de Potugal he extremamente pobre. O seu Povo he o mais mizeravel da Terra e as Mercadorias são carissimas naquele Paiz. Ha Terras que nunca viram a Efígie do seu Rey em huma Peça de seis mil e quatrocentos. E os Habitantes de muitos lugares daquele Reino ouviram ou levaram em alguma parte que Portugal tinha Minas de ouro; mas as Riquezas do Brazil não tem com eles Relação alguma, porque todas pertencem as diferentes Praças da Europa" (Ibidem).
(33) Ibidem.

teve a energia suficiente para aplicar a reclamada terapêutica. Embriagada com o ouro do Brasil, a realeza levou a vida alegremente. Não obstante, a política econômica exclusivista de Pombal encontra raízes em certas disposições régias do reinado anterior. À Bahia e ao Rio de Janeiro iam muitos navios inglêses levar mercadorias da Europa e da Ásia, onde encontravam no ouro e no tabaco as melhores formas de pagamento. Para obstar a êstes abusos, D. João V determinou pelo alvará de 8 de janeiro de 1711 que os governadores do ultramar não admitissem nos portos navios estrangeiros a não ser que fôssem incorporados nas frotas do reino (34). Pelo alvará de 20 de março de 1736 proibiu-se que, das ilhas, viessem ao Brasil "mais navios do que aqueles que estavam fixados para cada ano" : dois da Madeira, dois da Ilha Terceira e um de S. Miguel. As mercadorias que trouxessem das ilhas deveriam restringir-se, ademais, aos gêneros locais. Outrossim, não poderiam levar do Brasil para as ilhas ouro em pó, barra ou folheta, nem lavrado em peças, nem diamantes ou outras pedras preciosas, o que se destinaria exclusivamente ao reino, mas apenas ouro amoedado que ficaria registado na Provedoria da Fazenda. No mesmo curso de idéias foi publicado o decreto de 8 de abril de 1739. Firmava êle que se não desse despacho, na Alfândega e Casa da Índia, às fazendas de seda, algodão, porcelana, especiarias e outros gêneros da Ásia que fôssem a Portugal em navios estrangeiros (35).

Vê-se, pois, nessas disposições, o propósito da realeza de manter para Portugal o exclusivo do comércio com as regiões coloniais, impedindo, portanto, a fuga do ouro para fora do reino. É certo, ademais, que D. João V lançou mão de Companhias privilegiadas para o desenvolvimento do comércio ultramarino com a metrópole. Está neste caso a Companhia da Ilha do Corisco, destinada a transportar negros da África para o Brasil (36).

---

(34) Cf. Almeida, Fortunato de — Subsídios..., pág. 173.
(35) Ibidem.
(36) Veja-se o capítulo — Mercantilismo e Companhias.

Medidas dessa ordem, porém, não bastavam. O mercantilismo português reclamava seiva mais substanciosa. A economia vivia amarrada a um amontoado de contradições de tôda a espécie. O grosso do comércio estava, realmente, nas mãos dos mercadores inglêses, tanto o de importação em Portugal como o do ultramar, especialmente do Brasil. Do primeiro resultava um saldo a favor do estrangeiro. Portugal exportava muito vinho. Exato. Em contrapartida precisava importar muito mais trigo e fazendas. Por isso o equilíbrio era mantido à custa do ouro do Brasil. A efígie de D. João V era conhecida em tôdas as praças da Europa. Com isso Portugal contribuía, uma vez mais, para acionar o circuito monetário do capitalismo moderno, embora em prejuízo da sua própria economia. O saldo a favor da Inglaterra era enorme. Em 1731, por exemplo, havia entre importações e exportações a diferença de 569 contos em benefício do capitalismo britânico (37). Nos primeiros anos do reinado de D. João V, em 1717, os inglêses mantinham em Lisboa cêrca de 90 sucursais de comércio (38), sinal evidente do elevado número de mercadores daquela nação estabelecidos em Portugal.

Semelhante vicissitude, sobremaneira delicada, era o resultado da política da realeza que se seguiu à Restauração. Portugal, precisando do apoio das grandes potências, abriu as portas à exploração comercial estrangeira. Nos mencionados tratados não perderam elas o ensejo de firmarem os interêsses das suas classes econômicas. Os inglêses, particularmente favorecidos, assentaram arraiais prontamente, melhorados em 1654 e 1703 (39). O artigo 2.º do tratado de 1654, que concedeu aos inglêses o comércio nos portos do Brasil, foi uma "extorsão sacramentada pela violência de

---

(37) R. B. N. L. Col. Pombalina, Códice n. 638.
(38 Azevedo, J. Lúcio de — Épocas..., pág. 427.
(39) Vejam-se os respectivos tratados, in loc. cit. Vide ainda o estudo de Alan K. Manchester — British Preeminence in Brazil. Its Rise and Decline, págs. 8 e segs. North Caroline, 1933.

Cromwell", diz Carvalho e Mello, quando embaixador em Londres, na "Dissertação sôbre os gravames que ao comercio de Portugal se tem inferido pelo Parlamento e vassalos da Inglaterra" (40).

Os tratados de comércio fizeram a fortuna do mercantilismo inglês e o desespêro da incipiente burguesia portuguêsa. O comércio do Brasil, o mais lucrativo do ultramar, foi avassalado, sem dificuldades, pelos inglêses, seus mentores. Os poucos negociantes reinóis que se aventuravam a introduzir artigos na colônia, sem ser a sôldo dos britânicos, encontravam embaraços para colocá-los. O comércio para os portos do Brasil fazia-se, senão inteiramente, ao menos pela maior parte com o crédito das nações estrangeiras, sobretudo da Inglaterra. Era deveras grande o débito dos mercadores das minas aos negociantes e comissários do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco por fazendas compradas a crédito aos estrangeiros ou remetidas por êles debaixo dos nomes de portuguêses para os brasileiros. O produto das três frotas que costumavam ir do Brasil não bastava para pagar o que se devia às firmas estrangeiras, fielmente representadas pelos perspicazes comissários inglêses (41). Na metrópole o drama era igualmente aflitivo. Havia poucos portuguêses ricos que não devessem aos mercados estrangeiros muito mais que o valor dos seus capitais (42).

A situação era grandemente caótica. A vida econômica apresentava aspectos melancólicos em todos os setores. A pobreza não se achava apenas no comércio. Parelhamente, a agricultura vinha vivendo o mesmo drama e abandono. A maior parte das terras no reino estava nas mãos da nobreza, senhora de vastos latifúndios, improdutivos por falta de trabalho. O luxo e os prazeres da Côrte atraíam mais os fidalgos do que o cultivo dos seus campos. As guerras

(40) R. B. N. L. — Col. Pombalina, Códice n. 677.
(41) Cf. "Memoria sobre os prejuizos que se seguem à Inglaterra do estabelecimento das Companhias em Portugal para fazer o commercio com o Brazil" — anônima e sem data, in A. H. U. — C.P. n. 37 (1777-1778).
(42) Ibidem.

contribuíam imensamente para a quase esterilidade agrária. As correrias militares arruinavam as lavouras e extenuavam as gentes. O problema de mão-de-obra tornava-se aflitivo. Em 1672, era tão calamitosa a falta de braços na agricultura, que o alvará de 15 de junho destinou-se a atrair os ceifeiros com grossas remunerações, oferecendo-se-lhes o mesmo que se lhes dava enquanto durou a guerra (43). No ano seguinte a Câmara de Lisboa pedia que se obrigassem os ceifeiros a ir segar nas "Lezirias" (44), sob certas penas, expressiva mostra da escassez de mão-de-obra agrícola (45).

Não eram poucos os trabalhadores rurais do Minho, Trás-os-Montes e Beira que preferiam emigrar em busca de melhor sorte. Muitos deles iam trabalhar na Espanha, onde recebiam melhores jornais. O diminuendo de mão-de-obra atrofiava a agricultura. O remédio, procurou encontrá-lo a Câmara de Lisboa, achando que se devia proibir aquela evasão para o país vizinho (46).

São numerosos os documentos que asseveram a fome do pão em Portugal nos séculos XVII e XVIII. De pouco adiantava a grita dos teóricos do mercantilismo português destinada a animar o cultivo das terras. O deficit cerealífero era crônico. O reino sempre foi, ademais, deficitário em trigo. Não obstante, o drama do pão na época dos primeiros Braganças foi aflitivo. É exato, outrossim, que as condições físicas não ajudavam. A agricultura em Portugal, em grande parte das terras, era "de despesas certas e de esperanças incertas". O referido Tratado de Methwen agravou ainda mais o problema cerealífero, a ponto de tornar-se necessária muito maior importação. Em 1735, era tal, por exemplo, a carência de trigo, que os lavradores do Alentejo não tinham com que semear as suas terras (47).

---

(43) Cf. Almeida, Fortunato de — História de Portugal, t. V, pág. 325. Coimbra, 1927.
(44) Terras situadas ao longo dos rios, baixas e alagadiças.
(45) Cf. Consulta da câmara a el-rei em 20 de maio de 1672, in Oliveira, E. Freire — op. cit. 1a. parte, t. VII, págs. 338 e segs. Lisboa, 1894.
(46) Cf. Consulta da câmara a el-rei em 15 de junho de 1696. Idem, t. IX, págs. 442 e segs. Lisboa, 1896.
(47) Cf. Almeida, Fortunato de — História de Portugal, t. V, pág. 336.

Acresce, outrossim, que os melhores campos pertenciam à nobreza, que nem lavrava nem deixava lavrar. Quando muito arrendava certas terras dos seus vastos latifúndios, "arrancando à pele do rendeiro os cruzados que se sumiam na ostentação" (48). Alguns fidalgos conservavam-se à testa de suas lavouras, amealhando bens que os filhos ou netos iam prodigalizar em Coimbra ou em Lisboa, sorvedouros de algumas fortunas da província. Em contrapartida, a gente dos ofícios ganhava uma miséria nos aglomerados urbanos e os jornaleiros rurais curtiam a sua fome nos campos mal aproveitados (49).

Essa sociedade e essa economia iam, porém, ser alteradas logo no começo da segunda metade do século XVIII. Morto D. João V em 1750, subiu ao trono seu filho D. José que, a conselho de D. Luís da Cunha (50), chamou Sebastião José de Carvalho e Melo para dirigir a Secretaria de Estado dos Negócios do Reino (51).

Pombal era homem experimentado. Adestrou-se nas embaixadas de Londres e Viena. Em 1738 foi nomeado ministro de Portugal em Londres. Tinha, nesse tempo, 39 anos de idade. Foi ocupar o lugar de Marco António de Azevedo Coutinho, que havia sido chamado ao reino para a Secretaria dos Negócios Estrangeiros e da Guerra (52).

Londres foi a sua melhor escola, posto de observação e estudo. Estava, então, no início de sua vida pública. Nenhum outro país como a Inglaterra podia oferecer-lhe melhores ensinamentos. O capitalismo inglês expandia-se pelo mundo, atropelando o que encontrava em seu caminho.

---

(48) Domingues, Mário — O Marquês de Pombal. O homem e a sua época, pág. 11. Lisboa, 1955.

(49) Ibidem.

(50) Cf. Testamento Político, pág. 10, cit. ed.

(51) Os nomes indicados por D. Luís da Cunha foram os seguintes: Carvalho e Melo para a Secretaria do Reino; Gonçalo Manuel Galvão de Lacerda, para a da Marinha; Marco António de Azevedo Coutinho continuaria na Secretaria dos Negócios Estrangeiros.
Na Secretaria do Reino, porém, D. José I manteve Pedro da Mota e Silva; na da Marinha ficou Diogo de Mendonça Côrte Real.

(52) Cf. Domingues, Mário — op. cit. pág. 34.

Sua estrutura econômica robustecia-se dia a dia. O capitalismo comercial transformava-se num gigantesco capitalismo industrial, preparando-se para ultimar a partilha política e econômica do mundo ultramarino.

Do seu miradouro de Londres, Pombal observava tôda a Europa, além da vida inglêsa. Desejava, certamente, que Portugal igualasse a prosperidade britânica. Via que a Inglaterra era senhora de um vigoroso comércio externo. Que possuía uma poderosa esquadra destinada à salvaguarda do seu tráfico colonial. A Inglaterra impunha-se ao mundo, como Portugal se impusera nos séculos XV e XVI. Carvalho sonhava com uma pátria rejuvenescida e modernizada. Sabia, melhor do que ninguém, que o poderio capitalista inglês advinha, sobretudo, dos despojos do patrimônio ibérico. A Inglaterra precipitava a decadência do império dos Braganças e da Casa espanhola de Borbon, que padeciam os mesmos males. O capitalismo inglês vinha-se cevando no ouro e nos diamantes do Brasil, preço da aliança anglo-lusa. Entre uma nova guerra com a Espanha e a amizade com a Inglaterra, o govêrno de Lisboa optou pelo mal maior, pagando caro a garantia da sua proteção. Portugal carecia de fôrças para fazer respeitar a sua neutralidade. O futuro marquês de Pombal ia, porém, aprendendo a conhecer melhor os "amigos" inglêses (53).

Os desmandos da Inglaterra prosseguiam. Carvalho chegou a ameaçar Walpole, primeiro ministro inglês, de proibir a entrada dos navios de seu país nos portos portuguêses. Foi um alvorôço. O mercantilismo britânico ficou em pânico. Extinguir-se-ia, assim, a sua seiva mais vivificadora. Pombal pusera, pela primeira vez, o dedo na ferida. A maneirosa diplomacia inglêsa teria visto nesta ameaça de Carvalho o perigo de Portugal entrar no planejado Pacto de Família, aliando-se à França e à Espanha. Como o tráfico in-

---

(53) Cf. "Rellações dos Gravames que ao Comercio e Vassalos de Portugal se tem inferido pela Inglaterra" (R. B. N. L. Col. Pombalina, Códice 635).

glês assentava nos portos e rotas do Atlântico, a Inglaterra não podia, jamais, desfazer-se da "amizade" portuguêsa (54).

Em outubro de 1742 o perspicaz diplomata português deixou a embaixada para regressar a Lisboa. Voltou com a idéia fixa de restituir, pelos processos britânicos, Portugal à sua antiga preeminência. O plano era o estabelecimento de uma poderosa emprêsa de comércio e navegação que competisse com o mercantilismo inglês. O projeto, porém, veio a esboroar-se na muralha da antipatia que D. João V nutria por Carvalho, cada vez mais agravada no mar da intriga palaciana (55).

A bisbilhotice da Côrte levou a realeza a incumbir Sebastião de Carvalho de uma missão em Viena. O que seus inimigos pretendiam era afastá-lo do reino. Partiu em dezembro de 1744. Sua missão girava em tôrno dos conflitos oriundos da subida de Maria Teresa ao trono do império alemão. O conflito, como se sabe, alastrara-se pela Europa, anunciando a crise social e política que iria abalar o absolutismo. A Santa Sé era uma das potências interessadas no conflito, devido à soberania temporal que exercia em grande parte da península itálica, onde o império alemão dominava vastos territórios. As Côrtes de Paris e de Madrid instigavam Benedito XIV a resistir à pressão de Maria Teresa. A luta pela sucessão da Áustria (1740-1748) convertia-se, assim, numa guerra européia (56).

Portugal, proclamara, todavia, a sua neutralidade. Em maio de 1744, Maria Teresa e o Papa mostraram-se dispostos a aceitar a mediação de D. João V. Para tratar dêsse delicado assunto foi escolhido Carvalho e Melo. Na Côrte de Viena generalizara-se a opinião de que o rei português queria, com isso, prestar um serviço ao Vaticano. O futuro marquês de Pombal encontrou, portanto, um ambiente

---

(54) Ibidem.
(55) Cf. Domingues, Mário — op. cit. págs. 50 e seg.
(56) Cf. Pingaud, M. L. — Guerre de la succession d'Autriche (1740-1748), in Lavisse-Rambaud, t. VII, págs. 161 e segs. Paris, 1896.

pouco acolhedor em Viena. O casamento de Sebastião de Carvalho, em julho de 1745, com Leonor Daun, jovem austríaca da confiança de Maria Teresa (57), e a morte de Filipe V de Espanha, um dos protagonistas do drama, favoreceram, entretanto, a missão de Pombal. A paz entre a Áustria e a Espanha separava a França, tirando a importância ao conflito armado. Fernando VI, nôvo monarca espanhol, era casado com Maria Bárbara, filha dos reis portuguêses. A intervenção de Maria Bárbara seria, ademais, a chave do problema do litígio entre Portugal e Espanha no caso da Nova Colônia do Sacramento. A reaproximação das monarquias ibéricas era, outrossim, mais uma arma de defesa contra as investidas do mercantilismo inglês. Carvalho pensaria, ainda, no prestígio internacional que alcançaria para si e para Portugal se concorresse para a paz entre a Espanha e a Áustria.

Pelo tratado de Aix la Chapelle (1748), Francisco de Lorena, esposo de Maria Teresa, foi reconhecido imperador. A base do tratado foi a mantença da situação territorial anterior à guerra. Apenas a Prússia lucrava, porque ficava com a Silésia. A França, deixando-se enredar pela política de Frederico II, concorreu para isso, levada pelo seu antagonismo à Casa d'Áustria, agora bem mal cabido, visto que se levantava, mesmo em território alemão, o poder dos Hohenzollerns (58).

Terminada sua missão em Viena, Carvalho regressou a Lisboa a 3 de setembro de 1749 com o prestígio imensamente aumentado. O govêrno estava nas mãos de Pedro da Mota, velho e inválido, frei Gaspar da Encarnação e Alexandre de Gusmão. Êste último tinha prevenções contra Carvalho e Melo. Na Côrte, só a velha raínha Maria Ana manifestou por Sebastião de Carvalho alguma simpatia, que aumentara depois de o ver casado com Leonor Daun, sua compatriota.

---

(57) Cf. Domingues, M. — op. cit. pág. 64.
(58) Cf. Pingaud, M. L. — Guerre de la succession d'Autriche, págs. 178 e seg.

De súbito, porém, o rei piorou e a raínha assumiu a regência. Finalmente, a 31 de julho de 1750 morreu D. João V. O horizonte desanuviou-se para Pombal. De súbito começou a girar a roda da fortuna em favor do homem que a inveja e as intrigas palacianas pretendiam aniquilar (59).

A morte de D. João V provocou uma mudança radical na política portuguesa. D. José subiu ao trono. Tinha 36 anos de idade. Não era nenhum gênio. Vivera sempre na meia sombra da Côrte. A 3 de agôsto de 1750, três dias depois da morte de D. João V, deu-se um acontecimento decisivo para os destinos do reino e do império: a nomeação de Carvalho para Secretário de Estado do Reino (60).

Ia ter início o consulado pombalino. O que se pretendia era robustecer o princípio da autoridade até a supressão de tôdas as vontades. O Estado seria em Portugal a fôrça motriz. Criar um Estado forte, capaz de se impor no quadro das relações internacionais, era a obsessão de Pombal. Elevando, porém, o absolutismo à sua mais alta expressão, caiu no despotismo, filosofia política que bem se harmonizava com a sua índole autoritária. O que desejava era colocar a fôrça ao serviço do país e do rei que, para êle, simbolizava a nação. Dominando o soberano, dominou o reino e o império. Com isso inaugurou o govêrno autocrático. O terramoto foi o sinal telúrico de que soara a hora de iniciar a emprêsa de reposição do prestígio internacional. A partir de 1755, ano do terramoto e do estabelecimento da Companhia do Grão Pará e Maranhão, D. José I entregou a Pombal tôda a direção dos Negócios do Reino. O despotismo pombalino foi pública e sistemàticamente proclamado. Com êle a instauração do absolutismo real de direito divino

(59) Domingues, M. — op. cit. págs. 78 e seg.
(60) R. B. N. L. — Col. Pombalina, Códice 680.

(61), bem mais soberano que o da monarquia vizinha realçado por Jean Sarrailh (62).

A influência que teve a residência de Carvalho em Londres foi a principal razão de acender-se mais profundamente no seu ânimo a aversão pelos inglêses, povo que invejava e odiava. O retrato dos britânicos pelo próprio Pombal é deveras demonstrativo dessa desafeição (63).

O programa econômico do ministro de D. José I foi dominado por um pensamento constante, terrível obsessão: cortar as amarras que prendiam Portugal à Inglaterra, tirando-o das mãos dos comerciantes britânicos que medravam à sombra dos tratados de amizade. Pombal não foi, porém, o único a sentir o pêso da situação vexatória da pátria. O conde de Tarouca, antes dele, numa carta escrita a Diogo Mendonça Côrte Real, a 10 de dezembro de 1709, dizia: "os frutos que nascem em Portugal não podem ser navegados em navios portuguêses" (64), sinal evidente do drama do melancólico mercantilismo dos Braganças.

Pombal, no entanto, estava resolvido a libertar a economia portuguesa das sujeições impostas pelo capitalismo estrangeiro. A defesa do reino e do império impunha-se. O impulso às manufaturas (65), a criação da Companhia

---

(61) Cf. Carvalho, Freire de — op. cit. págs. 120 e seg.; Jacques, Paulino — op. cit. pág. 554; Domingues, M. — op. cit. págs. 79 e segs.; Rocha, Coelho da — op. cit. págs. 171 e segs.; Martins, Oliveira — História de Portugal, t. II, págs. 141 e segs. Lisboa, 1879; Moncada, L. Cabral de — O "Século XVIII" na legislação de Pombal, in Estudos de História do Direito, vol. I, págs 83 e segs. Coimbra, 1948; Coelho, José Maria Latino — O Marquez de Pombal. Obra comemorativa do centenário da sua morte, págs. 243 e segs. Lisboa, 1885.

(62) L'Espagne éclairée de la seconde moitié du XVIII siècle. Paris, 1954.

(63) "O carácter natural dos ingleses é cuidar cada individuo desta nação em enriquecer-se a si proprio, seja ou não o meio justo ou ilicito, porque em o concluindo ao fim que êle se propõe de enriquecer, não se embaraça com a utilidade ou com o dano que pode causar ao seu Estado e muito menos ao estranho" (Dissertação sobre os gravames que ao comercio de Portugal se tem inferido pelo Parlamento e vassalos de Inglaterra, in R. B. N. L. — Col'd. Pombalina, Códice 677).

(64) A. H. U. — D. R. Maço 31.

(65) Cf. Dias, L. Fernando de Carvalho — História dos lanifícios (1750-1834). Documentos, I, Lisboa, 1958.

Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (66) e, bem assim, o estabelecimento das Companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba (67), eram golpes certeiros que atingiam os interêsses do capitalismo inglês.

Carvalho deparou, todavia, com um difícil problema: como introduzir no Brasil as fazendas que se manufaturassem em Portugal e como fazer o tráfico com os cabedais dos próprios comerciantes portuguêses? As fábricas existentes, que teria de reanimar, e outras que teria de estabelecer, seriam incapazes de competir com as estrangeiras, especialmente inglêsas. Vedar a entrada das manufaturas da Inglaterra era, ademais, uma infração aos tratados. O meio seria proibir por lei a ida dos comissários ao Brasil e criar poderosas Companhias. As emprêsas unidas ao Estado e dirigidas pelos próprios vassalos do rei seriam formadas com os capitais nacionais. Fariam por sua conta as carregações para a colônia onde seriam negocidas as fazendas do reino. Os retornos seriam igualmente por conta delas ou dos habitantes do Brasil, e os produtos vendidos em Lisboa, em leilão público, a benefício dos interessados. Constituiriam, pois, um seguro canal por onde se faria um comércio nacional em lugar do que se achava estabelecido, português sòmente na aparência. Era a forma de fomentar a agricultura, a indústria e o comércio. De evitar, outrossim, a fuga do ouro para a Inglaterra. De obrigar o inglês a pagar em dinheiro o vinho português que bebia ou negociava.

Tinham razão os inglêses em temer as Companhias. A obra de Pombal escorraçou o intruso do reino e do império.

---

(66) Era uma arma contra os inglêses. Destinava-se, sobretudo, a estabelecer o equilíbrio entre o problema da escassez cerealífera, especialmente do trigo, e a abundância do vinho. (Cf. Alvaro Moreira da Fonseca — As demarcações pombalinas no Douro vinhateiro, 3 vols. Ed. do Instituto do Vinho do Pôrto, 1949, 1950 e 1951; Costa, Sousa — Figuras e Factos Alto-Durienses. Frei João de Mansilha e a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Anais do Instituto do Vinho do Pôrto, 1953).

(67) À ação da Companhia de Pernambuco e Paraíba deve-se, em grande parte, a restauração econômica do nordeste brasileiro na segunda metade do século XVIII, assente na emprêsa agrária e mercantil.

O pensamento dominante de Carvalho era pôr têrmo à vassalagem de Portugal e executar uma política econômica mais útil. O propósito era expulsar o hóspede parasitário. Os protestos e representações, quer individuais, quer por via diplomática (68), de nada valeram para demover o propósito do déspota todo-poderoso. Pombal não admitiu o debate. Por isso não houve, na instituição das Companhias, polêmica ou controvérsia. O que vigorou foi tão sòmente a sua vontade. A instituição das Companhias monopolistas era o meio mais eficaz para a reivindicação do comércio do Brasil para os nacionais. Figurava, ainda, no programa pombalino de renovação, a salvaguarda política do patrimônio da Coroa, no reino e no ultramar (69). Daí as investidas do ministro contra o poder dos jesuítas, no norte e no sul da colônia. As Companhias eram, portanto, o engenho mais convinhável para a luta contra o mercantilismo estrangeiro e contra o poder político-econômico dos jesuítas no Brasil (70).

Pombal era um homem do seu tempo e o estabelecimento da Companhia era uma urgente necessidade da época. Era o homem adequado, com pertinácia e obcecação singulares e extraordinárias. Pessoa vagamente afidalgada e de haveres modestos, fêz-se um autócrata. Mudou as feições de Portugal, realizando a sua vontade. Pombal era, na verdade, quase alucinado pelo poder. A Companhia ajudou-o a realizar a sua obra em grande parte planejada em Londres. O clima da estação em que o déspota viveu é que o levou à criação da Companhia. Sebastião José de Carvalho e Melo, mais odiado que benquisto, era um homem profundamente humano na sua grandeza ou na sua pequenez. Veja-se, para isso, a sua farta correspondência (71). Era sobretudo ambicioso. Gostava de ser querido e amado. Di-

(68) Veja-se o capítulo — Os detratores.
(69) Cf. Defesa do patrimônio da Coroa.
(70) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil.
(71) Além dos Códices mencionados nesta tese, vejam-se as "Cartas e outras obras selectas do Marquez de Pombal", 2 vols. Lisboa, 1861.

vidia as pessoas em amigos e inimigos. Usava o poder quando era necessário, mòrmente quando sentia perder a popularidade. Mantinha a autoridade num ambiente que lhe era hostil. Era um homem particularmente dotado, capaz de se aproveitar das circunstâncias. Déspota predestinado a ser grande pela sua vontade. Dir-se-ia que teve em suas mãos os destinos dos acontecimentos.

Pombal engrandeceu a Companhia e a Companhia abrilhantou Pombal. Ambos se completaram. Simbiose quase perfeita. Mùtuamente emprêsa e déspota se explicam. Não podemos entender um sem o outro, como não entendemos a sociedade se tirarmos o homem. É falsa a oposição — homem e sociedade. Fica sem sentido, igualmente, a gigantesca obra pombalina de fomento ultramarino, se lhe tirarmos a ação colonizadora da Companhia.

O mercantilismo senhorial, pré-pombalino, levou ao despotismo e à Companhia. O ministro de D. José I partiu, no entanto, de um aparelho nôvo. Desmontou um sistema orgânico, de há muito emperrado, e fêz outro. A nobreza de D. João V, já comerciante, ou foi eliminada pelo despotismo ou aderiu ao mercantilismo. Isso foi fator de decadência da aristocracia em Portugal. A arremetida contra os jesuítas acha-se paralela ao assalto às classes nobres. Pombal teria visto, seguramente, nessas fôrças sociais um terrível empecilho. O fomentismo, sobretudo colonial, no século XVIII, reclamava trânsitos e mercadorias. Êsse problema, aliado à partilha política e econômica do Atlântico, elucida a forma pombalina de exploração do ultramar. Os problemas portuguêses eram, contudo, diferentes. Assim a teorização e a prática foram igualmente diversas.

O ponto saliente residia, quer-nos parecer, na predominância da defesa do Brasil, de molde a assegurar-lhe a posse efetiva e o alargamento de suas fronteiras até às raias ajustadas no Tratado de Madrid. A instituição da Companhia representa, por isso mesmo, um admirável instrumento adequado ao serviço do fim em vista. Pombal aceitou a Companhia por ver nela o meio de fortalecer o seu despotismo

e o Estado absolutista, em nome dos interêsses nacionais, contra os jesuítas e o capitalismo internacional.

Eram essas as condições do reino na véspera do estabelecimento da Companhia. É imprescindível, agora, averiguarmos a miserável situação do norte do Brasil anterior a 1755. Afigura-se-nos igualmente fundamental êsse conhecimento preliminar. Impõe-se, por conseguinte, que remontemos à conjuntura regional da colônia no momento histórico da instituição da emprêsa pombalina.

b) A SITUAÇÃO DO NORTE DO BRASIL

Não é nosso intento apurar a fundo as consternativas condições das capitanias do norte do Brasil no começo da segunda metade do século XVIII. Ao nosso propósito basta, tão sòmente, assinalar o grau de abandono em que o Estado do Grão Pará e Maranhão vivia na ante-véspera do estabelecimento da Companhia monopolista. Afigura-se-nos ser essencial e relevante êsse conhecimento preambular da delicada conjuntura regional.

Nem grande argúcia, nem um poder excepcional de visão nos parecem necessários para compreendermos o alcance de semelhante abordagem. É evidente que não cabe aqui, nas apertadas balizas do capítulo, um estudo em profundeza (1). Interessa-nos, apenas, focar o melancólico "mare-magnum" em que se encontrava essa imensa área geo-econômica do rico patrimônio ultramarino da Coroa. Nada mais que isso. Assim sendo, vejamos, sem nos determos no detalhe cronológico e na minúcia do fato, as diferentes catadures dêsse gigante sonolento, ainda quase insensibilizado em 1755, ano da montagem da emprêsa colonial de Sebastião José de Carvalho e Mello.

O "processus" da conquista e integração do Atlântico brasileiro, da capitania de Pernambuco para o sul, no com-

(1) Para um estudo monográfico sério, acha-se, inédito, um imenso acervo documental nos arquivos de Lisboa (Arquivo da Câmara Municipal, Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo e Arquivo Histórico Ultramarino) e do Brasil — Manuscritos da Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Arquivo Público do Pará, Arquivo do Diretório Geográfico do Maranhão e Arquivo do Professor Ribeiro do Amaral da Bibliotéca Pública de São Luís.

plexo da economia européia data do meado do século XVI. Antes disso, a obsessão da monarquia portuguêsa consistiu em organizar em sólidas linhas as rotas oceânicas do seu incipiente capitalismo, fielmente representadas pelas "capturas" atlânticas do ouro nôvo africano e das especiarias asiáticas. Mais valiosas que quaisquer caminhos do Brasil eram, então, as grossas correntes de comércio das rotas da Senegâmbia, da Mina e do Cabo (2).

Todavia, com o diminuendo das carregações de torna-viagem das rotas atlânticas do ouro da Mina e da pimenta asiática, a realeza voltou-se, decidida, para o nordeste brasileiro, montando, ali, uma lucrativa emprêsa agrária assente no cultivo e no comércio do açúcar. As capitanias do norte da colônia ficaram, porém, ao desabrigo durante largo espaço de tempo.

Na verdade, descoberto o Brasil, mais de um século decorreu sem que fôsse tentada a exploração sistemática das regiões amazônicas. É exato que em 1531 Diogo Leite chegou até à foz do Gurupí, e que Francisco Orellana, em 1539, desceu o rio Amazonas desde o Napo até a embocadura. É certo, outrossim, que em 1560 Lopo de Aguirre percorreu o rio-mar. De tais expedições, no entanto, não resultaram núcleos de colonização, como já o notou Artur Otávio Nobre Viana (3).

Malogradas as conhecidas tentativas dos donatários do Pará e Maranhão (4), os franceses de Jacques Rifault e Charles de Vaux prepararam o caminho para La Ravardière. Os

---

(2) Veja-se nossa tese de doutoramento — O capitalismo..., vol. 1.º. Coimbra, 1963.

(3) Estudos sôbre o Pará. Limites do Estado, pág. 5. Belém, 1899.

(4) O povoamento e colonização da capitania do Pará, nos termos das cartas de doação, devia ser feito por João de Barros e Aires da Cunha. O extenso quinhão de terras ia do Gurupí ao Amazonas. (Cf. Cruz, Ernesto — O Pará dos séculos XVII e XVIII, in Anais do IV Congresso de História Nacional, vol. III, págs. 7 e seg. Rio de Janeiro, 1950; Sousa, A. Fausto de — Estudo sôbre a Divisão Territorial do Brasil, in R. I. H. G. B., tomo XLIII, pág. 78; Berredo, B. Pereira de — Annaes Históricos, tomo I, Livro I, págs. 3 e seg. Florença, 1905.

intrusos regalaram-se em S. Luís até o comêço do século XVII, quando, em 1615, os portuguêsces sob o comando de Alexandre de Moura e de Jerônimo de Albuquerque conseguiram desaninhar os intrometidos usurpadores do território maranhense que ocupavam. Ia, afinal, ter início a admirável epopéia da conquista e humanização da terra amazônica, progressivamente incorporada ao rico patrimônio ultramarino português, embora estivesse, então, sob o domínio político dos Áustrias espanhóis.

No dia 12 de janeiro de 1616 (5) Francisco Caldeira Castelo Branco, enviado do Maranhão por Alexandre de Moura, ancorou defronte da ponta de terra mais proeminente da baía do Guajará, que lhe pareceu ser o sítio geográfico mais estratégico para dar cobertura militar ao incipiente núcleo colonial que ia nascer. Dias depois, a 7 de março, feito o reconhecimento do terreno, Castelo Branco comunicou a alviçareira notícia do acontecimento a Jerôni-
que foi por terra de Belém a São Luís, caminhando pelos
mo de Albuquerque, por intermédio do alferes Pedro Teixeira.
trilhos abertos pelos índios (6).

---

(5) Graças às investigações de Ernesto Cruz, diretor da Biblioteca e Arquivo Público do Pará, não há mais dúvida sôbre a data da fundação de Belém — 12 de janeiro de 1616. Veja-se a carta do capitão André Pereira, companheiro de jornada de F. C. Castelo Branco, comunicando ao rei Filipe III o heróico e repercussivo fato. O documento, em cópia fotostática e paleográfica, trazido da Biblioteca Nacional de Madrid por Ernesto Cruz, acha-se numa das vitrinas do Arquivo Público do Pará.

(6) Afigura-se-nos que a rota terrestre-fluvial organizada um século depois, partia da baía do Guajará, em Belém, subia o rio Guamá, passava a seguir por Ourém e Bragança e saía na costa maranhense junto ao Turi-açú. Êsse caminho não existe mais. Pedro Teixeira levou dois meses para percorrê-lo — de 7 de março a 7 de maio, segundo afirma Ernesto Cruz (Cf. O Pará..., pág. 13). A rota foi reaberta mais tarde. Em carta régia de 1.º de março de 1725, dava a Coroa conhecimento a João da Maia da Gama da oferta feita por Luís de Moura para erigir uma casa forte no pôrto do Guamá, onde teria duas canoas prontas para levar a Belém a correspondência de S. Luís. Em janeiro de 1730, D. João V aprovou o correio estabelecido entre o Pará e Maranhão, para maior regularidade dos serviços públicos. (Cf. Documento, in A.B.A.P.P., t. I, pág. 231; t. II, Doc. n. 32, págs. 52-55. Pará, 1902; t. VI, Doc. n. 238, págs. 268-269. Pará, 1907). Nos fins do século XVII, em 1686, já Gomes Freire de Andrada, governador do Maranhão e Pará, foi autorizado pela Coroa a empreender a abertura de um caminho de ligação de suas capitanias à da

Construído o forte do Presépio (7) e lançados os fundamentos da igreja de Nossa Senhora do Carmo, em 1626, quando a Ordem dos carmelitas calçados deu comêço à edificação do primeiro convento da capitania do Pará (8), descortinaram-se novos e prometedores horizontes com a associação dos três elementos humanos da penetração continental: — o militar, o missionário e o mercador, forma original da colonização ultramarina dos povos europeus (9). Alargaram-se, então, as perspectivas com o estabelecimento da capitania do Pará, do domínio da Coroa, cujos limites seriam os da conquista portuguêsa no norte do Brasil (10).

De 1616, ano da fundação da cidade de Belém, a 1621, ano da morte de Filipe III de Espanha, a capitania do Pará foi governada por capitães-mores sujeitos ao govêrno geral do Brasil ou, consoante o caso, diretamente ao govêrno do reino. No entanto, Filipe IV, monarca que subiu ao trono espanhol por morte de seu filho, em vista do desenvolvimento das capitanias do norte, permanentemente ameaçadas

---

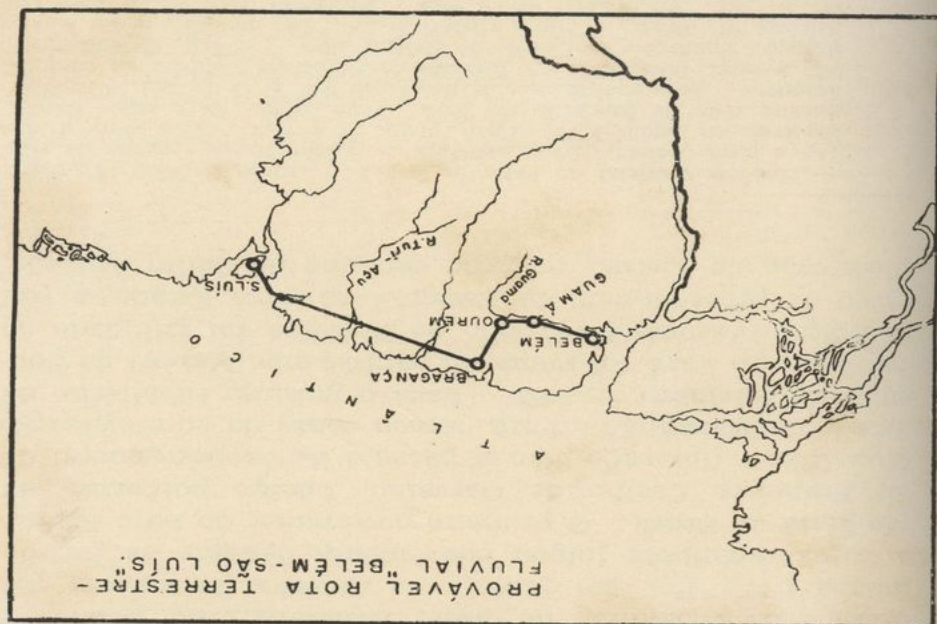
Bahia. Ignoramos, no entanto, o trajeto planejado (Cf. Albuquerque, Maria Izabel de — Quatro documentos do Arquivo Histórico Colonial, in A.IV.C.H.N. Vol. III, págs. 507 e segs. Rio de Janeiro, 1950.

(7) No forte do Castelo acha-se, hoje, uma das unidades de infantaria do nosso exército, sob o comando de um capitão. O "Presépio" é, deveras, um estratégico miradouro sôbre a baía do Guajará, dominando os principais "furos" de entrada do cáis da cidade de Belém.

(8) Cf. Cruz, Ernesto — Igrejas de Belém. Edição Comemorativa do Sexto Congresso Eucarístico Nacional, pág. 9. Belém, 1953.

(9) Veja-se o capítulo — As variantes mercantilistas : a forma portuguêsa.

(10) Cf. Braga, Theodoro — A Fundação da Cidade de Nossa Senhora de Belém do Pará. Estudos e Documentos, págs. 12 e seg. Pará, 1908; Assumptos da Hist. do Pará, in R.I.H.G.P. vol. VII, págs. 79 e segs. Pará, 1932; Muniz, Palma — Município de Ourém. Estudo de limites e apontamentos históricos, pág. 111. Pará, 1925; Colonização e immigração no Estado do Grão Pará (1616-1916), págs. 15 e seg. Belém, s.d.; Baena, A. L. Monteiro — Compêndio das Eras da Província do Pará. Que comprehende os Fastos da gente Lusitana desde que Francisco Caldeira de Castelo Branco lançou os cimentos da Província do Pará até que esta adherio ao Systema Brasileiro, págs. 14 e seg. Pará, 1938; Cruz, Ernesto — O Pará..., pág. 10; Aspectos geo-sociais do Município, págs. 19 e 132. Rio, S. Paulo, 1945; Noções de História do Pará, pág. 38. Belém, 1932; Reis, Arthur Cezar Ferreira — A Amazônia, de área em ser a região humanizada, in Geografia do Brasil. Grande Região Norte, vol. I, pág. 2. Ed. do Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro, 1959; Guajará, Barão de

PROVÁVEL ROTA TERRESTRE-
FLUVIAL "BELÉM-SÃO LUÍS."
ATLÂNTICO
BRAGANÇA
BELÉM
OURÉM
GUAMÁ
R. Guamá
R. Turi-Açu
S. LUÍS

pelo intruso estrangeiro (11), achou que devia preocupar-se mais com a defesa da imensa e rica área geo-econômica, parte integrante do seu patrimônio colonial.

Com semelhante diligência foi, então, estabelecido o Estado do Maranhão, por carta régia de 13 de junho de 1621, composto pelas capitanias do Pará e Maranhão. Êsse enorme território abrangia, sumàriamente, a área hoje ocupada pelos Estados do Pará, Maranhão, Amazonas, Piauí, parte do Ceará, a porção setentrional de Mato Grosso e Goiás, e os territórios do Acre, Rondônia, Rio Branco e Amapá (12). Foi êsse quinhão da América portuguesa que a Coroa espanhola julgou conveniente desligar da jurisdição geral do Brasil. O primeiro governador do nôvo Estado foi Francisco Coelho de Carvalho, fidalgo português da Casa Real. Nomeado com a patente de capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, tomou conta da administração em 3 de setembro de 1626. Para o govêrno subalterno da capitania do Pará foi nomeado capitão-mor Manoel de Souza d'Eça. Jacome Raimundo de Noronha foi guindado ao cargo de provedor-mor da Fazenda do nôvo Estado, e frei Christovão de Lisboa, religioso capucho de Santo António,

---

— História Colonial do Pará, in R.S.E.P. tomo I, fasc. IV, págs. 153 e segs. Belém, 1895; Azevedo, J. Lúcio de — Quadro da vida Paraense no século XVII. Idem, págs. 57 e segs.; Nota sôbre a verdadeira data da fundação do Pará. Idem, págs. 69 e seg.; Barata, Manoel — As primeiras ruas de Belém, in R.I.H.G.P. vol. VI, págs. 247 e segs. Pará, 1931; A Jornada de Francisco Caldeira de Castello Branco. Fundação da Cidade de Belém, págs. 2 e seg. Belém, 1916; Ribeiro, M. Braga — Notas Históricas. A "Rua dos 48", in R. I. H. G. P. vol. VII, págs. 107 e segs.; Verissimo, José — O Pará em 1900. Ethnographia, págs. 3 e seg. Pará, 1900; Almeida, Cândido Mendes de — Memórias para a Hist. do extinto Estado do Maranhão, cujo território comprehende hoje as Provincias do Maranhão, Piauhy, Grão Pará e Amazonas, pág. 13. Rio de Janeiro, 1874; Porto, Arthur — Fundação da cidade paraense e outros aspectos da História do Brasil, págs. 104 e seg. Rio de Janeiro, 1938; Baena, Manuel — Informações sobre as Comarcas da Província do Pará, págs. 15 e seg. Pará, 1885; Vianna, Arthur O. Nobre — op. cit. pág. 6; Hurley, Jorge — Belém do Pará sob o domínio portuguez (1616-1823), pág. 16. Belém, 1940.

(11) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

(12) Veja-se o mapa — O Estado do Grão Pará e Maranhão.

provido no emprêgo de comissário do Santo Ofício e visitador eclesiástico nas duas capitanias. A cidade de São Luís, residência dos governadores e capitães-generais, ficou sendo a cabeça do Estado (13).

Com a elevação da capitania do Pará à categoria de Estado com a do Maranhão teve início uma segunda etapa experimental da conquista e colonização da Amazônia. O ato político da realeza constitui expressiva mostra da necessidade que havia de se defender essa vasta área geo-econômica, pertencente ao patrimônio da Coroa, das investidas imperialistas das grandes potências sequiosas por organizar em sólidas linhas as rotas de comércio no Atlântico Sul-americano. À criação do Estado seguiu-se, na linha de salvaguarda, a arremetida contra o intruso estrangeiro. Conquistada a confiança e amizade dos tupinambá e pacajá, consolidou-se a preponderância da penetração continental portuguêsa com as vitórias militares sôbre os holandeses, franceses e inglêses fortificados em Muturu, Mariocai, Mandiatuba, Camau e Terrego. Embora sob o domínio dos Filipes, Portugal alargava, assim, as fronteiras de sua colônia americana, em que a celébre expedição de Pedro Teixeira (14), entre 1637 e 1639, caracteriza, fielmente, o propósito político

---

(13) Cf. Baena — Compêndio das Eras..., pág. 226; Braga, Theodoro — A Fundação..., pág. 14; Guajará, Barão de — Hist. Colonial do Pará, págs. 46 e seg.; Studart, G. — Descripção Geographica do Maranhão, in R.S.E.P. tomo I, fasc. IV, págs. 185 e seg. Belém, 1895; Reis, Arthur Cezar F. — A Amazonia..., in loc. cit. pág. 2; Bettendorf, P. — Crônica da Missão dos Padres da Companhia de Jesus no Estado do Maranhão, in R.I.H.G.B., tomo LXXXII, I, pág. 50; Abreu, J. Capistrano de — Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil, pág. 122; Cruz, E. — Noções de História do Pará, pág. 38. Belém, 1932; Ourique, Jacques — O Estado do Pará na Exposição Nacional do Rio de Janeiro em 1900, pág. 5, Rio de Janeiro, 1908; Viana, Arthur — Pontos de História do Pará, págs. 23 e seg. Belém, s.d.; Hurley, J. — op. cit. pág. 55; Amaral, J. Ribeiro do — O Maranhão no Centenário da Independência (1822-1922), págs. 4 e seg. São Luís, s.d.; Silva, Joaquim Caetano da — L'Oyapoc et l'Amazone, págs. 11 e seg. Paris, 1899.

(14) Cf. Cortesão, Jaime — O significado da expedição de Pedro Teixeira à luz de novos documentos, in A.IV.C.H.N., vol. III, págs. 169 e segs., Rio de Janeiro, 1950; Leião, Melo — Descobrimento dos Rios do Amazonas, págs. 291 e segs. São Paulo, 1941.

da Coroa no sentido de garantir as comunicações com a rica zona de Cusco, interessada em ligar através da via fluvial amazônica a cidade de Belém aos mercados castelhanos do Perú (15).

A conquista e humanização da terra ignota era, porém, tarefa arriscada e dispendiosa. Não admira, portanto, que o Estado durante o domínio espanhol ficasse em elevado grau de abandono. Uma ou outra ação isolada indicava, contudo, que o gigantesco organismo ainda vivia.

Com a revolução portuguêsa de 1.º de dezembro de 1640 e consequente aclamação de D. João IV, a Coroa resolveu inaugurar uma nova etapa experimental no processo colonizador das terras do norte do Brasil. Com efeito, pelo diploma de 23 de fevereiro de 1652, a realeza pôs fim ao Estado do Maranhão desligando a capitania do Pará, até aí sujeita à jurisdição dos governadores e capitães-generais residentes em São Luís. O ato, todavia, não produziu os efeitos que certamente se esperavam. A separação das duas capitanias abria uma enorme brecha que ameaçava ainda mais o desejado patrimônio. Por isso mesmo a monarquia, embaraçada no cipoal dos malefícios oriundos de tal frustração, julgou conveniente tornar a reunir num só govêrno as capitanias do Pará e Maranhão. Pelo ato régio de 1654, D. João IV reorganizou o Estado nos mesmos moldes de 1621. Em 1751 a capital do Estado passou, porém, a ser a cidade de Belém. Afinal, por decreto régio de 20 de agôsto de 1772, separaram-se novamente os govêrnos das duas capitanias (16).

---

(15) Veja-se "Legenda do Mapa" da viagem de Pedro Teixeira ao Amazonas, datada de 1637, in C.M.E.A.H.U., n. XVI.

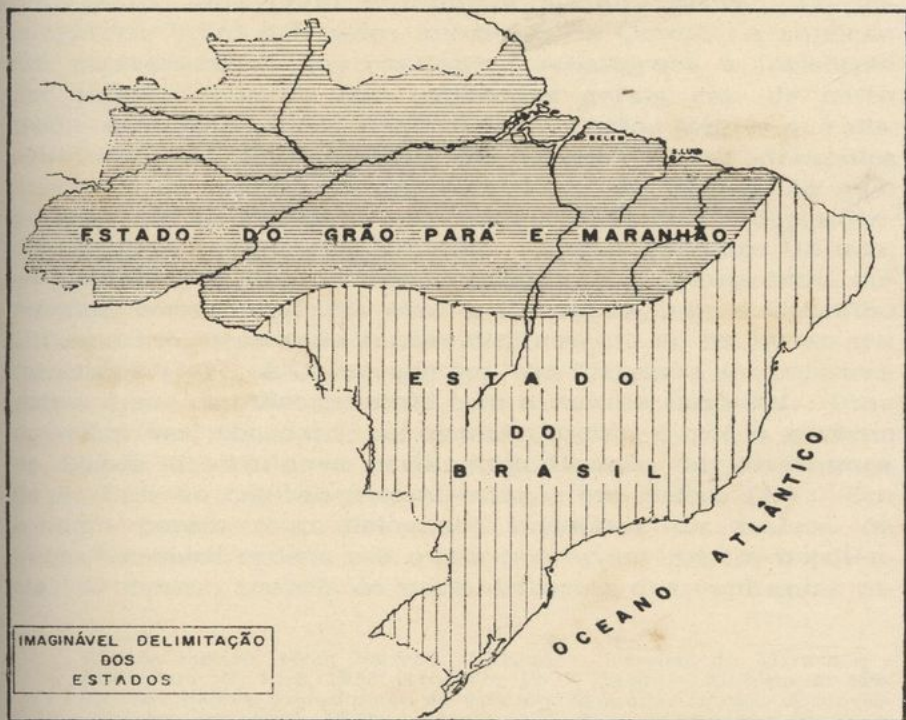
(16) Cf. Berredo, B. P. de — Annaes Históricos, vol. I, págs. 99 e seg. Florença, 1905; Cruz, Ernesto — Noções de Hist. do Pará, págs. 38 e seg. Belém, 1937; Ourique, J. — op. cit. págs. 5 e seg.; Viana, Arthur — op. cit., pág. 23; Baena, A. L. Monteiro — Compêndio das Eras..., págs. 234 e seg.; Ribeiro, M. Braga — Estado Geral do Maranhão e Grão Pará, in "Fôlha do Norte", 13-6-1919, Belém; Muniz, Palma — Capitanias no Grão Pará, in "Diário Oficial" do Estado do Pará, 1.º de janeiro, Belém, 1920; Almeida, C. Mendes de — Memórias para a História do Extinto Estado do Maranhão, t. I, págs. III e seg. Rio de Janeiro, 1860.

Observe-se, pois, que a Coroa separava ou reunia as capitanias de acôrdo com as circunstâncias. A convergência de interêsses políticos, militares e econômicos condicionava a ação ultramarina da realeza. É natural que assim fôsse. O estabelecimento do Estado era uma experiência colonizadora. Outrossim, a mudança da sua sede da cidade de S. Luís para Belém, em setembro de 1751, no govêrno do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão de Pombal (17), constitui sinal evidente das preocupações da monarquia. A defesa do patrimônio e a obra de conquista e colonização aconselhavam semelhante arbítrio. Belém, como capital do Estado, seria transformada num centro de irradiação colonizadora da ignota e enigmática região amazônica ainda selvagem, apesar da admirável ação missionária das diferentes Ordens (18).

---

(17) Foi o 19.º governador e capitão-general do Pará. Tomou posse do govêrno em 24 de setembro de 1751 e deixou a administração em 2 de março de 1759. É um dos períodos governativos de maior importância para a história paraense (Cf. Catálogo da Correspondência dos Governadores e Capitães-Generaes do Pará com o Govêrno da Metrópole, in A.B.A.P.P. tomo IV, págs. 323-372. Pará, 1905).

(18) Sôbre a ação missionária na Amazônia, vejam-se os estudos seguintes: Vasques, Fernando — Conquistas e Colonização do Pará. Lisboa, 1941; Leite, Serafim — História da Companhia de Jesus no Brasil, t. III, onde se acha um mapa da expansão dos jesuitas no norte do Brasil. Rio de Janeiro, 1938; Artes e Oficios dos Jesuitas no Brasil (1549-1760), Rio de Janeiro, 1955; O Colégio de S. Alexandre e a Igreja de S. Francisco Xavier de Belém do Grão Pará, in R.S.P.H.A.N., vol. VI, págs. 221 e seg., Rio de Janeiro, 1942; Leis das Missões do Estado do Maranhão e Pará, in A.P.R.A.B.P.M., Papéis Avulsos; Bettendorf, Pe. J. Fellippe — Chronica da Missão da Companhia de Jesus em o Estado do Maranhão. Lisboa, s.d. (Acha-se publicada in R.I. H.G.B. vol. LXXII, P. I., Rio de Janeiro, 1910); Pinto, Pe J. de Moraes da Fonseca — História da Companhia de Jesus da Provincia do Maranhão e Pará. Lisboa, 1759; Azevedo, J. Lúcio de — Os Jesuitas no Grão-Pará. Coimbra, 1930; Cartas do Pe. António Vieira, 3 vols. Coimbra, 1925-1928; História de António Vieira, t. I, Lisboa, 1931; Dezenove Cartas inéditas do Padre António Vieira, in B.S.C. A.C.L., vol. X. Coimbra, 1915-1917; Morais, Melo — História dos Jesuitas, 2 vols. Rio de Janeiro, 1872;; Vieira, Pe. António — Obras Inéditas, tomos I-III. Lisboa, 1856-1857; Sermões, vol. VIII, Lisboa, 1908; Wermers, Pe. M. M. — O Estabelecimento das missões carmelitas no Rio Negro e no Solimões (1695-1711). Comunicação apresentada ao IV Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, realizado na Bahia em agôsto de 1959; Moraes, Pe. José de — História da Companhia de Jesus na extinta Provincia do Maranhão e Pará,

ESTADO DO GRÃO PARÁ E MARANHÃO
BELEM
S. LUIS
ESTADO
DO
BRASIL
OCEANO ATLÂNTICO
IMAGINÁVEL DELIMITAÇÃO
DOS
ESTADOS

Em 1755, portanto, quando foi instituída a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, as capitanias do norte da colônia formavam um "Estado" com um govêrno delegado pela metrópole. Desde setembro de 1751, com a mudança da capital para Belém, o "Estado" deixou de ser "do Maranhão e Pará", para ser "do Grão-Pará e Maranhão".

Apesar da criação do "Estado", cada capitania tinha, entretanto, uma certa autonomia administrativa. Os governadores eram delegados imediatos da Coroa. A sujeição dos capitães-mores das capitanias subalternas à jurisdição dos capitães-generais das capitanias gerais era, de certo modo, amenizada pelos Regimentos e Cartas Régias que disciplinavam a administração da colônia. Como delegados imediatos da realeza, os capitães-mores do Maranhão não governavam a capitania em completo estado de dependência dos capitães-generais do Pará. Ambos govêrnos tinham, com efeito, seus Regimentos especiais (19). Mantinham, outrossim, correspondência com a Coroa ou com o Conselho Ultramarino, prestando contas diretamente ao rei ou ao seu ministério (20). A Coroa, por sua vez, dirigia-se aos capitães-mores e aos capitães-generais com a mesma largueza. Uma ou outra vez, consoante as circunstâncias, é que o govêrno de Lisboa determinava certa subordinação da governança de S. Luís ao capitão-general estante em Belém (21). Um e outro, porém, eram delegados imediatos da realeza de quem recebiam ordens e a quem prestavam inteira obediência. O mesmo sucedia às administrações das capitanias in-

---

Rio de Janeiro, 1860; Ferreira, Arnaldo — Jesuítas do Maranhão e Grão Pará. S. Luís, 1955; Abbeville, Pe. Cláudio — História da Missão dos Padres Capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvisinhanças. Maranhão, 1874.

(19) Cf. "Regimento dos Senhores Capitães-Generaes do Estado do Grão Pará"; "Regimento dos Secretarios do Estado, aqui de novo transcrito de Ordem do Ilmo. Exmo. Snr. João Pereira Caldas, Governador e Capitão-General do mesmo Estado que delle tomou posse em 21 de Novembro de 1772" (A.P.P.C.M. — Códice n. 1083).

(20) Cf. "Correspondência dos Governadores com a Metrópole". Idem, Códices ns. 695, 696, 697 e 698.

(21) Cf. "Correspondência da Metrópole com os Governadores". Idem, Códices ns. 665, 666, 667, 668, 673 e 674.

corporadas ao Estado do Brasil, em que cada capitania geral era, de certa maneira, um pequenino "Estado" (22). Era natural que houvesse exceções impostas pelas conjunturas regionais. Minas, S. Paulo, Mato Grosso e Goiás, por exemplo, como se sabe, durante algum tempo estiveram sujeitas à jurisdição dos vice-reis e capitães-generais do Rio de Janeiro (23). Geralmente, porém, nas capitanias da Coroa, os governadores tratavam diretamente com a Côrte.

O ato político da realeza, criando o Estado do Grão Pará e Maranhão, deve-se, sem dúvida, à imperiosa necessidade de defesa mútua contra o inimigo comum. A junção das duas capitanias deu maior vigor às disputadas áreas geográficas do norte da colônia que reclamavam proteção. Outrossim, a escolha da cidade de Belém para sede do Estado aumentou consideràvelmente a eficácia administrativa pelo melhor entendimento das circunscrições. Capitães-generais e capitães-mores deram-se melhor, sem que êstes ficassem inteiramente jurisdicionados ao govêrno do Pará, uma vez que eram da delegação direta do monarca. Vejam-se, por exemplo, os mencionados códices manuscritos da correspondência da metrópole com os governadores e dêstes com a Côrte. Os capitães do Maranhão, sendo delegados do rei, sòmente podiam ser afastados do cargo pelo soberano ou com o seu consentimento. Nunca pelo bel-prazer dos capitães-generais do Estado. Uns e outros exerciam poder incontestável dentro do território das respectivas capitanias, desde que a governança fôsse concordante com os preceitos régios (24).

---

(22) Cf. Silva, J. M. Pereira da — História da Fundação do Império Brasileiro, t. I, pág. 98, Rio de Janeiro, 1870; Paulino, Jacques — O Estado do Brasil no Século XVIII, Ensaio histórico-jurídico, in A.IV.C.H.N. vol. III, págs. 562 e seg. Rio de Janeiro, 1950.

(23) Paulino, J. — Ibidem. Veja-se ainda — D.H.B.N.R.J. vol. IV, pág. 396. Rio de Janeiro, 1928.

(24) Ibidem, vide ainda : Vasconcelos, Diogo de — Linhas Gerais da administração colonial, in A. 1.º C.H.N. vol. III, págs. 287 e seg. Rio de Janeiro, 1916; Mourão, J. M. de Carvalho — Os Municípios, sua importância política no Brasil Colonial e no Brasil Reino. Idem, págs. 302 e seg.

Os portuguêses, em sua expansão colonizadora para o norte da colônia, transformaram o Forte do Castelo num admirável baluarte de defesa da região. A escolha foi a melhor possível. Adveio da sua importância estratégica em relação ao feixe fluvial amazônico, que se oferecia à penetração continental. O sítio era um autêntico abrigo. Além de descortinar um largo e fácil horizonte de acesso a tôda a Amazônia interior, através da utilização dos "furos" de Breves, permitia a ligação por terra com a capitania do Maranhão. Semelhante tessitura redobrava, evidentemente, a cobertura militar do Estado, ao mesmo tempo que facilitava a conquista e valorização da terra. A mudança da capital para a cidade de Belém foi, manifestamente, um dos atos administrativos de maior perceptibilidade de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, cujo govêrno descortinou novas e risonhas esperanças para a Amazônia, graças à consonância com a ação fomentista da política ultramarina do despotismo pombalino.

São Luís, às margens da baía de São Marcos, entre os estuários do Bacanga e do Anil, era a segunda cidade do Estado do Grão Pará e Maranhão. À maneira de Belém, funcionava como metrópole comercial e administrativa da capitania.

Iniciada a colonização no comêço do século XVII, vieram logo os desenganos. A natureza era deveras agressiva. Grangeada a confiança e amizade dos indígenas tupinambá, graças à ação missionária das Ordens, impunha-se conquistar e humanizar a terra, paradoxalmente hostil e generosa. Hostil pelo condicionalismo físico avessado. Generosa pela abundância de alimentos e de água na floresta.

A vastíssima área geográfica sob a alçada do Estado do Grão Pará e Maranhão apresenta uma inconteste uniformidade corpórea, apesar das características variantes regionais. A extensa planície sedimentar constitui o aspecto mais típico e o traço morfológico mais figurativo. É formada em sua maior parte por terrenos terciários e, em menor porção, por depósitos quaternários e aluviões recentes. Essa

vasta planície singulariza o relêvo da Amazônia. Outra característica é a farta rêde hidrográfica composta por grande número de rios, igarapés, furos e lagos. Os trechos dos rios entre as corredeiras são geralmente navegáveis por pequenas embarcações que facilitam, sobremaneira, a penetração continental e a atividade do colonizador. A floresta equatorial, espêssa e frondosa, com enorme porção de espécies botânicas de alto porte, que chegam a atingir cinquenta metros, é o traço mais importante da paisagem. Nos limites da exuberante mata, e mesmo dentro de sua área, encontram-se outras formações vegetais bem mais humildes, representadas pelas ocorrências campestres, nas quais se compreendem os campos limpos, os cerrados e os chavascais, que caracterizam a fisionomia vegetativa de Marajó, do alto Rio Branco, do Amapá e do Baixo Amazonas. Um clima equatorial super-úmido completa o quadro físico da região, onde terras firmes revezam com várzeas e igapés (25).

Semelhante roupagem condicionou, como não podia deixar de acontecer, o povoamento e os gêneros de vida das populações. A adversidade oriunda da implacável natureza dificultou enormemente a ação colonizadora. A fartura de alimentos vegetais e animais, bem como de água, susten-

---

(25) Carvalho, Delgado de — Visão Geeográfica, in Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. I, Grande Região Norte, págs. 27 e seg. Edição do I.B.G.E. Rio de Janeiro, 1957; Pires, Jurandyr — Panorama econômico. Idem, pág. 47; Guerra, A. Teixeira — Grande Região Norte. Idem, págs. 55 e segs.; Reis, Arthur Cezar Ferreira — A Amazônia de área em ser a região humanizada, in Geografia do Brasil. Grande Região Norte, vol. I, págs. 1 e segs. Ed. do C.N.G. Rio de Janeiro, 1959; Camargo (Felisberto) e Guerra (A. Teixeira) — A Região Amazônica. Grande Região Fitogeográfica Pluviisilvae da América do Sul. Idem, págs. 11 e segs.; Guerra, A. Teixeira — Estrutura Geológica. Relêvo e litoral. Idem, págs. 17 e segs.; Galvão, Marillia Velloso — Clima da Amazônia. Idem, págs. 61 e segs.; Kuhilmann, Edgard — Tipo de vegetação. Idem, págs. 112 e segs.; Soares, Lúcio de Castro — Hidrografia. Idem, págs. 128 e segs.; Guerra (A. Teixeira) e Valverde (Orlando) — Tipos de solo e suas utilizações agrícolas. Idem, págs. 195 e segs.; Cruls, Gastão — Plantas Aromáticas da Amazônia, in Digesto Econômico, n. 39, págs. 131 e segs., fevereiro. S. Paulo, 1948; A Região Amazônica. Idem, n. 29, págs. 49 e segs., abril, 1947; Brasil, R. Pereira — Madeiras da Amazônia. Idem, n. 4, págs. 51 e segs., março, 1945.

tando variadíssima fauna terrestre e aquática, ofereceu abundante caça e pesca ao homem. Dir-se-ia que essa importante fonte de riqueza da Amazônia embrandeceu as populações adventícias.

A coleta das "drogas do sertão", a pesca, a caça, o plantio itinerante nas terras firmes e nas várzeas, e uma rudimentar pecuária nos campos naturais, constituíam a incipiente economia regional. A heterogeneidade das espécies botânicas tornava difícil e anti-econômica a exploração da floresta. Não obstante, foi na espêssa mata equatorial que o colono encontrou a melhor forma de atividade econômica assente na mão-de-obra nativa. Cacau, baunilha, salsaparrilha, canela, resinas, madeiras duras, vegetais gomíferos e oleosos representavam, então, a grande riqueza nativa que se abria à avidez do elemento branco, que havia chegado disposto a conquistar e humanizar a terra ignota.

O Maranhão, com eixo geográfico no vale do Mearim, no "Meio Norte" do Estado, apresentava em 1755, quando foi constituída a Companhia pombalina de comércio e navegação, o mesmo drama. A economia era, igualmente, elementaríssima. Região de característica transição entre a Amazônia e o Nordeste, aspecto que se evidencia na roupagem florística e no regime de águas, apresenta uma vasta rêde de rios perenes que correm em vários sentidos. Destaca-se a Guiana Maranhense com o Gurupí, Maracassumé e o Turiaçú, três rios com nascentes no chapadão central. As baías conjugadas de São Marcos e São José apresentam o aspecto de vasto estuário dos rios Itapecuru e Mearim, engrossando, êste último, nas proximidades de sua embocadura, pelas águas do Pindaré e do Grajaú. Todos êsses rios ofereceram franca navegabilidade aos colonos que, já no fim do século XVI, em plena vigência do chamado "ciclo do couro", começaram a devassar o sertão maranhense. Mais para leste abre-se, generoso, o delta do Parnaíba, outra valiosa via fluvial de penetração. As matas equatoriais e úmidas, prolongamento da floresta amazônica, com suas numerosas espécies de palmáceas de produção abundante,

com buritizais formando ilhas de mato nos baixos campos cerrados e nas proximidades e cabeceiras dos brejos, proporcionaram ao homem uma desalinhada economia assente na riqueza expontânea das plantas fibrosas, aromáticas, tintoriais, resinosas, oleígenas, leitosas e medicinais. A caça (jacarés e peles de gato maracajá) e pesca no litoral, nos rios e lagos completavam a rusticidade da vida econômica (26).

Apesar dêsse "Eldorado" vegetal e animal, os colonos lutavam tenazmente para subsistir. Criado, como vimos, por motivos políticos de defesa de um patrimônio da Coroa, o Estado do Grão Pará e Maranhão permaneceu, no entanto, até os meados do século XVIII, quase inteiramente esquecido pela realeza. A inexistência de atividade econômica multiplicadora de riqueza social obrigava cada família a abastecer-se a si mesma. Dir-se-ia que o norte do Brasil estava condenado à ruína. A forma que o Estado encontrou para evitar que os colonos perecessem de inanição e vacuidade consistiu na organização do trabalho escravo assente na mão-de-obra nativa. Os indígenas eram os senhores das "drogas dos sertões". Deitar-lhes, pois, a mão, equivalia à drenagem da riqueza da floresta. Daí a caça ao

(26) Cf. Paxeco, Fran — O Maranhão. Súbsídios históricos e corográficos, págs. 135 e segs. São Luís, 1912; Maranhão (de autor anônimo), págs. 17 e segs. Edição do Departamento Estadual de Estatística do Maranhão. São Luís, 1948; Lago, Bernardo Pereira do — Estatística Histórica e Geográfica da Província do Maranhão, págs. 16 e segs. Lisboa, 1822; Fernandes, J. Silvestre — Os semi-deltas do Noroeste Maranhense, in R.G.H.D.R.G.M., págs. 73 e segs., n. 2, Ano II. São Luís, 1947; Bispo, Sousa — A Ilha do Maranhão. Idem, págs. 141 e segs.; Fialho, Olímpio — Bacia Hidrográfica do Rio Corda. Idem, págs. 125 e segs.; Soares, Wilson — O Porto de São Luiz. Idem, n. 3, ano III. S. Luís, 1950; Bogéa, Antenor — A ligação dos rios Farinha e Grajaú. Idem, págs. 43 e segs. Reis, L. G. dos — O Rio Parnaíba, págs. 75 e segs.; Lisboa, Alfredo — Portos do Brasil, págs. 119 e segs. Rio de Janeiro, 1926; Gonçalves, José Barboza — Portos do Brasil, págs. 143 e seg. Rio de Janeiro, 1912.

índio como desalmada e inexorável forma de subsistência (27).

A valorização econômica dêsse imenso quinhão do patrimônio colonial português afigurava-se, porém, tarefa bem mais difícil que a conquista política. A humanização da paisagem e o aproveitamento útil da terra eram problemas de solução mais trabalhosa, como já o notou Arthur Cezar Ferreira Reis (28). A enorme área geográfica do Estado, embora fértil, pouco produzia devido à escassez crônica de braços para a agricultura.

O gigantesco organismo bocejava numa melancólica indolência oriental. O Estado era uma região geo-econômica extensíssima e sobremaneira rica, mas sua riqueza jazia em bruto na fertilidade da terra que só com trabalho se podia aproveitar e valorizar. Cabisbaixa, humilde e modesta, a porção setentrional da colônia vivia abandonada à sua própria sorte. Muita terra e poucos braços. Diversidade de abastança, terra generosa e farta, mas ainda aberta a amplíssimas possibilidades econômicas.

No comêço do govêrno do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em setembro de 1751 (29), o Estado era ainda uma área miserável, debruçada sôbre si mesma. Organismo econômico convalescente, parecia connado à estagnação, para não dizermos ao decesso. O grande abandono era deveras contristador. O "titã" debatia-se em amargosa situação de abatimento. A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra caminhava parelhamente com a acabrunhada

---

(27) O Arquivo Público do Pará guarda informativo manancial manuscrito sôbre os "descimentos" de índios. Vejam-se, por exemplo, os códices 907 (A.D.R.J.M.) de 1772 a 1782, e 926 (R.G.) de 1750 a 1820.

(28) Cf. A Amazônia vista pelo Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira. Separata do B.S.G.L., julho-setembro, 1957, pág. 327; Amazonia, un espacio tropical. Separata do n. 82-83 da Revista Estudios Americanos. Sevilha, 1958; Introdução ao Estudo da Economia Amazônica, in Digesto Econômico, ns. 33 (págs. 58 e segs.) e 37 (págs. 77 e segs.) agôsto e dezembro, S. Paulo, 1947.

(29) Cf. Códice n. 934 — R.P.H.M. — Reinado de D. José I (1750-1768), in A.P.P.C.M.

índio como desalmada e inexorável forma de subsistência (27).

A valorização econômica dêsse imenso quinhão do patrimônio colonial português afigurava-se, porém, tarefa bem mais difícil que a conquista política. A humanização da paisagem e o aproveitamento útil da terra eram problemas de solução mais trabalhosa, como já o notou Arthur Cezar Ferreira Reis (28). A enorme área geográfica do Estado, embora fértil, pouco produzia devido à escassez crônica de braços para a agricultura.

O gigantesco organismo bocejava numa melancólica indolência oriental. O Estado era uma região geo-econômica extensíssima e sobremaneira rica, mas sua riqueza jazia em bruto na fertilidade da terra que só com trabalho se podia aproveitar e valorizar. Cabisbaixa, humilde e modesta, a porção setentrional da colônia vivia abandonada à sua própria sorte. Muita terra e poucos braços. Diversidade de abastança, terra generosa e farta, mas ainda aberta a amplíssimas possibilidades econômicas.

No começo do govêrno do capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em setembro de 1751 (29), o Estado era ainda uma área miserável, debruçada sôbre si mesma. Organismo econômico convalescente, parecia connado à estagnação, para não dizermos ao decesso. O grande abandono era deveras contristador. O "titã" debatia-se em amargosa situação de abatimento. A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra caminhava parelhamente com a acabrunhada

(27) O Arquivo Público do Pará guarda informativo manancial manuscrito sôbre os "descimentos" de índios. Vejam-se, por exemplo, os códices 907 (A.D.R.J.M.) de 1772 a 1782, e 926 (R.G.) de 1750 a 1820.

(28) Cf. A Amazônia vista pelo Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira. Separata do B.S.G.L., julho-setembro, 1957, pág. 327; Amazonia, un espacio tropical. Separata do n. 82-83 da Revista Estudios Americanos. Sevilha, 1958; Introdução ao Estudo da Economia Amazônica, in Digesto Econômico, ns. 33 (págs. 58 e segs.) e 37 (págs. 77 e segs.) agôsto e dezembro, S. Paulo, 1947.

(29) Cf. Códice n. 934 — R.P.H.M. — Reinado de D. José I (1750-1768), in A.P.P.C.M.

conjuntura político-social. A terra era um autêntico deserto : — desconhecido, bravio, inexplorado. A Amazônia era uma região perdida. Isolada de todos os lados por florestas ignotas e enigmáticas, lutava com dificuldades de contacto entre si e, bem assim, com outras regiões vizinhas. Vivia desamparada. As distâncias não eram medidas em quilômetros mas, sim, em dias e meses de viagem. Tudo era penoso e problemático. Não é difícil calcular o drama daquelas gentes, as necessidades que sofreram e a fome que certamente suportaram. A luta contra a selva foi uma constante na história da colonização dessa meândrica região brasileira. A economia, de reduzido rendimento, obrigava o homem, o índio sobretudo, a caminhadas diárias para a efetivação de um trabalho insignificante. Assim sendo, o colono mal produzia para si e para a sua família, muito menos para a coletividade. A conquista da terra, sob o aspecto vital da valorização econômica, vinha-se desenvolvendo num rítmo sobremaneira insatisfatório. Vejam-se, por exemplo, as representações dirigidas à raínha D. Maria I, onde se encontram informativos subsídios sôbre o carecente e desmobilado Estado do Grão Pará e Maranhão, no período antecedente ao estabelecimento da privilegiada emprêsa ultramarina de Pombal (30).

Um dos grandes problemas — possìvelmente o maior de todos — residia na aflitiva escassez de braços úteis e válidos para o trabalho agrícola. Da insuficiência de mão-de-obra resultavam, como não podia deixar de acontecer, malefícios que os moradores procuravam inùtilmente contornar. A escassa população indígena poderia, com efeito, contribuir muito pouco para a montagem e crescimento orgânico de empreendimentos que os colonizadores seguramente teriam em vista. A transformação de uma economia retrógrada de subsistência numa autêntica economia de mercado à distância existiria, sim, mas no mundo dos

(30) A.H.U. — C. P. n. 37 (1777-1778).

sonhos. Uma poderosa economia de exportação figurava no romance geográfico, não na realidade do processo de desenvolvimento econômico.

Expressiva mostra do desamparo e miséria das capitanias do Pará e Maranhão encontra-se na completa ausência de notícias referentes às carregações exportáveis dos portos de Belém e S. Luís. Os primeiros registros alfandegários dessa natureza datam do govêrno de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, capitão-general do Estado, isto é, a partir da ação mercantil da Companhia pombalina de comércio e navegação. Os documentos das caixas e maços das mencionadas capitanias, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, bem como os papéis do "Rol dos Navios" que se acham no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, são deveras elucidativos. Que acontece? Sòmente após o início do giro comercial da Companhia, em 1756 (31), é que começam a aparecer algarismos demonstrativos da montagem de uma economia de mercado à distância, resultante lógica da conquista e humanização da terra, até então selvagem e semi-nua.

Riqueza havia. Sim! Mas reclamava trabalho assíduo e dedicado. Na luta entre o homem e a agreste natureza, o elemento humano geralmente via-se esmagado pelo apêrto de fatores danosos. Os recursos dos colonos eram insignificantes, senão inteiramente nulos. O homem, na sua pequenez e estreiteza, diante da grandiosidade da terra, sentir-se-ia uma nau ao abandono. Tudo era difícil, arriscado e dispendioso. A população nativa existente, arisca e tresmalhada por nascimento, embora contribuitiva valiosa da subsistência dos incipientes núcleos de colonização, não bastava. A terra generosa carecia de seiva mais vivificadora, sangue nôvo.

Por isso não admira que os moradores sofressem a míngua de todos os gêneros de primeira necessidade. Quando chegava um navio, raras vêzes, aos portos de S. Luís e Be-

(31) Cf. Carregações.

lém, os moradores eram tomados de alegria e enlevamento à maneira de náufragos abandonados. As populações, pobres e miseráveis, continuavam "a buscar diurnamente o sustento nas frutas incultas com declarado perigo das próprias vidas por haver pouca farinha" (32). A comoção coletiva oriunda da tremenda escassez de mão-de-obra constituía ameaça permanente para o futuro da colônia (33). Em 1751, no comêço do govêrno de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, embora ainda existissem na capitania do Pará 63 aldeias, encontravam-se, todavia, quase tôdas, despovoadas e em precaríssimas condições (34). No ano anterior, em 1750, Mendonça Gurjão informava o Conselho Ultramarino que nas aldeias e fazendas dos religiosos, nas imediações da cidade de Belém, haviam morrido "10.777 pessoas além de 7.600 dos moradores, sem contar a gente das fazendas mais longinquas, nem as das Vilas de Cametá, Vigia e Caeté, nem a que andava dispersa pelos sertões, podendo-se calcular em 40 mil pessoas a perda total" (35). As epidemias ceifavam vidas preciosas, despovoando o Estado de braços.

Não admira, portanto, que a miséria dominasse por tôda a parte. Nem ao menos havia com que pagar ao vigário da matriz o seu ordenado. Em janeiro de 1730, o Conselho Ultramarino, por sua vez, achava-se na impossibilidade de continuar a pagar a importância de dois mil cruzados anuais ao governador, porquanto "nem no Almoxarifado do Maranhão, nem no da cidade do Pará ha efeitos" (36). Nessa mesma altura, a Coroa estava alarmada com a pobreza do Estado do Grão Pará e Maranhão. De nada adiantava executar os moradores por dívidas contraí-

---

(32) Baena, L. M. — Compêndio das Eras..., págs. 241 e seg.
(33) Cf. Guajará, Barão de — Catechese de Indios no Pará, in A.B.A.P.P., tomo II, págs. 117 e segs. Belém, 1902.
(34) Idem, pág. 132.
(35) Cf. Ofício do Governador Francisco Paulo Mendonça Gurjão, de 15 de agôsto de 1750, in A.H.U. — M.R. n. 17 (1601-1834).
(36) Cf. Doc. n. 242, in A. B. A. P. P., tomo III, págs. 273 e seg. Pará, 1904.

das, pois, "chegando a executarse algü pondose lhe os bens que tem na praça, ninguem lhes remata porque não há quem os pague" (37). Em setembro de 1729, as fortificações encontravam-se "huas arruinadas e outras totalmente destruydas" (38). O povo de S. Luís vivia "reduzido a grande pobreza e mizeria e o mesmo os mais povos circunvizinhos" (39).

A 11 de dezembro de 1752 morrera o governador da capitania do Maranhão, Luís de Vasconcellos Lobo. A 18 dêsse mesmo mês e ano falecera o bispo da Diocese, ficando a capitania "em grande desamparo e em necessidade de quem governe" (40). Em janeiro de 1753, o capitão Severino de Faria, ancião de 80 anos de idade que pouca gente respeitava, respondia pelo govêrno do Maranhão. Tamanha era a fraqueza e caducidade administrativa, que as populações temiam graves desordens em São Luís (41). A 26 de fevereiro dêsse mesmo ano de 1753, uma carta do capitão-general do Estado a Diogo de Mendonça Côrte Real, datada do Pará, afirmava que a capitania do Maranhão se achava "no último desamparo" (42). Suplicava, outrossim, ao Conselho Ultramarino que enviasse um "governador que cuide em instruir aquela rude gente. Que não pense no seu interesse particular em prejuizo do bem comum (43).

Um Ofício, datado do Pará a 10 de novembro de 1753 (44), refere-se a uma petição em que o arcebispo João Rodrigues Pereira pedia aumento de côngrua. O govêrno do Estado do Grão Pará e Maranhão, no entanto, lembrava à Côrte que a referida súplica podia ser deferida, "mas devendo vir do Reyno o dinheiro, porque o Almoxarifado está exausto" (45). A 1.º de fevereiro de 1754, a nova vila de

---

(37) Ibidem.
(38) Idem, Doc. n. 300, tomo IV, págs. 58 e segs. Pará, 1905.
(39) Ibidem.
(40) Idem, Doc. n. 27, tomo II, pág. 39. Pará, 1902.
(41) Idem, Doc. n. 26, págs. 36 e seg.
(42) Idem, Doc. n. 28, págs. 39 e seg.
(43) Ibidem.
(44) Idem, Doc. n. 57, pág. 87.
(45) Ibidem.

S. José de Macapá necessitava de uma paróquia : "porem, Senhor, a Fazenda Real está tão falta de meios como a V. Magestade tenho feito presente repetidas vezes" (46). A 17 de agôsto de 1755, o palácio dos governadores e a casa da pólvora estavam "em estado de grandes ruinas" (47). Em 25 de outubro de 1753, os 80 contos enviados pelo Conselho Ultramarino à Provedoria do Pará não podiam ser aplicados "em tantas cousas como foi determinado", pois as dívidas eram pesadas e inadiáveis (48). Devia-se, por exemplo, 10 meses de sôldo às tropas (49). Para a expedição demarcatória, em 1753, a Coroa viu-se obrigada a enviar gêneros do reino, sinal evidente da miséria das capitanias do Pará e Maranhão (50). A 15 de novembro de 1752, uma carta, datada do Pará, endereçada a Diogo de Mendonça Côrte Real reclamava oficiais a fim de substituirem os que se achavam "decrépitos e impossibilitados para o serviço" (51). Nessa altura não havia nos cofres do Estado dinheiro com que pagar aos empreiteiros as madeiras que, de tempos em tempos, se remetiam para Lisboa (52). As rendas arrecadadas eram escassas. O almoxarifado vivia em aperturas. A 13 de novembro de 1752, o capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado viu-se aflito para alojar os colonos que haviam desembarcado em Belém, sendo mesmo obrigado a recorrer ao "meyo de os aquartelar por casa dos moradores" (53). Nessa altura, o govêrno do Estado não dispunha, sequer, de dinheiro para mandar confeccionar as bandeiras dos batalhões de infantaria, tendo

(46) Idem, Doc. n. 112, tomo III, pág. 198. Pará, 1904.
(47) Idem, Doc. n. 142, tomo IV, págs. 165 e seg. Pará, 1905.
(48) Idem, Doc. n. 43, tomo II, págs. 68 e segs. Pará, 1902.
(49) Ibidem.
(50) Idem, Doc. n. 42, pág. 68.
(51) Idem, Doc. n. 22, págs. 32 e seg.
(52) Idem, Doc. n. 18, págs. 29 e seg.
(53) "Vendome neste aperto e sem meyo algü de poder nem transportar esta gente nem sustentalos, recorri ao meyo de os aquartelar por casa dos moradores, dando-lhes este exemplo, mandando aquartelar na minha para os sustentar, 40 pessoas adonde ainda se achão" (Idem, Doc. n. 12, págs. 22 e segs.).

cada um dos alferes "de fazer a Bandeira a sua custa" (54). Na mesma data (13 de novembro de 1752), enviava Xavier de Mendonça ao Conselho Ultramarino uma certidão do Provedor da Fazenda na qual consta que não só não havia dinheiro "algũ no sobredito cofre, porem que este era devedor da quantia de 971$218 réis" (55). No ocaso dêsse ano de 1752, as fortalezas da capitania do Pará achavam-se em deplorável estado (56). Por falta de braços, o Maranhão vivia enfermo e faminto (57).

Já no século XVII, em carta endereçada a D. João IV, a 4 de abril de 1654, o padre António Vieira escrevia : "não sei qual é a maior tentação, se a necessidade, se a cobiça", tudo quanto há na capitania do Pará, tirando as terras, não vale dez mil cruzados, como é notório"; "são lastimosas as misérias que passa esta pobre gente" (58). Noutra carta ao rei datada do mesmo dia, acrescenta : "O Maranhão e o Pará é uma Rochela de Portugal, e uma conquista por conquistar, e uma terra onde V. Magestade é nomeado mas não obedecido" (59).

No exame das providências da Coroa, destacam-se algumas medidas enormemente significativas que vêm demonstrar ainda mais a miséria do Estado do Grão Pará e Maranhão. Com o firme intento de resolver a tristonha situação de desamparo em que se achava a colônia no norte, D. João V desobrigou do impôsto por espaço de doze anos, a partir de julho de 1731, a canela e o café exportados por Belém e S. Luís (60). Interessou-se, outrossim, em saber os nomes dos lavradores, especialmente dos que se dedicavam ao cultivo do cacau (61). Segundo consta de um bando assinado por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datado do Pará,

(54) Idem, Doc. n. 8, págs. 12 e seg.
(55) Idem, Doc. n. 5, págs. 4 e seg.
(56) Idem, Doc. n. 3, págs. 2 e seg.
(57) Idem, tomo V, Doc. 207, págs. 210 e seg. Pará, 1906.
(58) Cartas do Padre António Vieira (Coordenadas e anotadas por J. Lúcio de Azevedo), tomo I, Carta LXVII, pág. 417. Coimbra, 1925.
(59) Idem, Carta LXVIII, pág. 422.
(60) A.B.A.P.P. Doc. n. 332, tomo VIII, págs. 117 e seg. Pará, 1913.
(61) Idem, Doc. n. 425, tomo VII, págs. 203 e segs.; Doc. n. 438, págs. 233 e segs. Pará, 1910.

a 3 de outubro de 1753, a Coroa dispensou do impôsto devido ao Estado, o cacau das ilhas de Gurupá (62).

Essa política fomentista, isentando de tributos a canela, o café e o cacau que fôssem exportados do Pará e Maranhão, de pouco adiantou. Os problemas de depauperação que atormentavam as capitanias do norte eram, todavia, de difícil solução. A monarquia sòmente conseguiria integrar a vastíssima área geográfica de seu patrimônio no complexo da economia mundial, regularizando as trocas entre os mercados europeus e os centros fornecedores de produtos tropicais comerciáveis. A programação de assistência régia devia, porém, antes de tudo, resolver a terrível crise de mão-de-obra e os desmandos de alguns dos seus funcionários da Fazenda e da Justiça.

A 9 de outubro de 1753, o capitão-general comunicava a Diogo de Mendonça Côrte Real as tropelias de Manuel Luís Pereira de Mello, ouvidor geral (63). Antes dessa data, a 15 e 21 de fevereiro, o governador Mendonça Furtado havia informado ao Conselho Ultramarino o proceder de Manuel Luís Pereira de Mello, incompatível com o prestígio da autoridade do govêrno da colônia (64). A 13 de novembro de 1752, o capitão-general já tinha representado junto ao Conselho Ultramarino contra o procedimento do ouvidor geral da capitania, que era acusado de vender, ilegalmente, índios livres, sem atender às ordens régias (65). O mano do marquês de Pombal demonstrava, com semelhantes medidas, o carinho e a elevada integridade com que agia na delicada questão da escravatura dos índios, defendendo os infelizes selvagens da paixão e avidez dos seus implacáveis inimigos. A cobiça a que se referia o padre António Vieira um século antes (66) ainda era um dos ma-

---

(62) Idem, Doc. n. 91, tomo III, pág. 71. Pará, 1904.
(63) Idem, Doc. n. 37, tomo II, págs. 59 e segs. Pará, 1902.
(64) Idem, Idem, Doc. n. 29, págs. 40 e segs.; Doc. n. 30, págs. 48 e segs.
(65) Idem, Idem, Doc. n. 11, págs. 18 e segs.
(66) Veja-se a mencionada carta LXVII, de 4 de abril de 1654, endereçada a D. João IV.

lefícios que atormentava a administração de Mendonça Furtado, já há muito pesaroso com os descaminhos e escandalosos roubos que o almoxarife da capitania do Maranhão havia feito na Real Fazenda (67), e com os abusos e desregramentos de outros funcionários (68). De pouco ou nada adiantaram a demissão e prisão do ouvidor Manuel Luís Pereira de Mello pelo desembargador Fernando Caminha de Castro, nomeado ouvidor das Minas de Cuiabá. O ouvidor demitido ficou prêso em um dos fortes da cidade de Belém, até ser transferido para Lisboa na primeira oportunidade (69).

Não obstante essas medidas de saneamento governativo, outros problemas havia de premente solução. O abuso não era apenas de alguns administradores mas, também, de certos colonos que chegavam a traficar com mulheres nativas. Eram os chamados "cunhanmenas" (70) que negociavam nos sertões da Amazônia, obtendo dos principais das aldeias as mulheres por casamento para, depois, traficarem com elas. Um bando do capitão-general do Estado, de 1.º de fevereiro de 1754, mostra a conveniência de se proceder contra êsses elementos que iludiam a boa fé dos índios.

Dir-se-ia que a colônia tomava consciência de sua miséria. Reinava em ambas capitais uma perniciosa desordem na arrecadação dos dízimos devidos à Coroa (72). Apesar da perspicácia do capitão-general Mendonça Furtado, recomendando a Gonçalo Pereira Lobato de Sousa, governador do Maranhão, o extremo "cuidado e vigilancia sobre os Oficiais da Fazenda para que não continuem os descaminhos

---

(67) Cf. Carta de Mendonça Furtado, datada do Pará a 21 de novembro de 1752, in A.B.A.P.P. Doc. n. 2, tomo II, pág. 2. Belém, 1902.
(68) Idem, Doc. n. 78, págs. 109 e segs.
(69) Cf. Carta de Mendonça Furtado, data do Pará a 9 de outubro de 1753, a Diogo de M. Côrte Real. Idem, Doc. n. 36, págs. 57 e seg.).
(70) De "cunhan" (mulher) e "mena" (marido).
(71) A.B.A.P.P. Doc. n. 113, t. III, págs. 198 e segs. Pará, 1904.
(72) Idem, Doc. n. 124, págs. 213 e segs.

que tem havido" (73), os desfalques do almoxarifado de S. Luís montavam a 30 mil cruzados, em novembro de 1753 (74).

Não admira, portanto, que Mendonça Furtado insistisse junto ao Conselho Ultramarino para que fôsse criado o cargo de Juiz de Fora, "porque é de hüa necessida indispensável assim para a economia desta Cidade como para os bens do Conselho que todos se achão perdidos, e em nada há mais do que uma pura confusão, ignorando estas gentes estes estabelecimentos e o quanto eles importão, sendo esta ignorancia hua das partes que concorre para a confusão e desordem em que se acha este Povo, *faltando-lhe todos os meios da sua subsistencia* (75), e não havendo na camara quem lhe aplique remedio" (76).

Desordens, correrias e assassinatos eram constantes nas terras do Estado (77), que se via ainda às voltas com a ação dos contrabandistas (78) e dos franceses de Caiena, cujas salteadas chegavam até à cidade de Belém (79).

Havia muito trabalho e imensas terras a conquistar e humanizar. Mas havia também muito descrédito. Por isso o Estado vivia encolhido e envergonhado. Não obstante os resultados alcançados no decorrer do século XVII com a ação missionária, nem sempre as Ordens Religiosas foram encaradas com simpatia pelos moradores. É que os separava o imediatismo material do lucro fácil. Os catequistas, sobretudo os padres da poderosa Companhia de Jesús, transformaram-se, no século XVIII, num obstáculo quase intransponível à desenfreada cobiça dos colonos. Nem

---

(73) Idem, Doc. n. 53, págs. 85 e seg.
(74) Ibidem.
(75) O grifo é nosso.
(76) Cf. Carta de Mendonça Furtado a Diogo de M. Côrte Real, datada do Pará a 15 de novembro de 1753, in A.B.A.P.P. Doc. n. 23, tomo II, págs. 33 e seg. Pará, 1902.
(77) Cf. Docs. ns. 17 (t. II, págs. 28 e seg.) e 382 (t. X, pág. 167. dos A.B.A.P.P. Pará, 1902 e 1926.
(78) Um ofício datado do Pará a 3 de dezembro de 1753 narra as façanhas de Pedro de Braga e Francisco Portilho, dois contrabandistas temidos em todo o sertão. (Cf. Doc. n. 47, págs. 74 e segs. Idem, t. II, Pará, 1902).
(79) Idem, Doc. n. 9, págs. 13 e segs.

grande agudeza, nem extraordinária presença de espírito parecem-nos necessárias para compreensão de que o apresamento do índio foi a grande escarpa que separou os moradores dos jesuítas. A posição dúbia e hesitante da monarquia, desde o primeiro século da colonização, diante do delicado problema da escravatura da mão-de-obra nativa, corroborou para o descontentamento entre ambas agremiações. Todavia, não há lugar neste capítulo para a história das diferentes resoluções régias sôbre a questão dos índios, que chegou a levar o padre Vieira à Côrte, de onde voltou com o prestígio enormemente aumentado. No século XVII, os jesuítas eram, na verdade, os melhores advogados dos infelizes indígenas. Na centúria seguinte, porém, a Companhia de Jesus não contou entre os seus religiosos com nenhum António Vieira. O aldeamento dos índios tornara-se, então, um admirável celeiro de braços para a Ordem. Daí a luta com os colonos que sofriam a carência de todos os gêneros por escassez de mão-de-obra (80).

A provisão de 12 de setembro de 1727, emanada do Conselho Ultramarino, ordenava aos missionários que ensinassem a lingua portuguêsa aos índios. A lei de 15 de junho de 1752 insistia nesse ponto. Aos religiosos, entretanto, não era muito conveniente semelhante aprendizado, "porque não lhes convinha a comunicação dos indios com os portuguêses", afirma o cronista L. M. Baena (81).

Em 1720, a população aldeada em tôda a capitania do Pará era de 54.216 indígenas trabalhados por 63 missões: 19 dos jesuítas, 9 dos religiosos de Santo António, 10 dos capuchos da Piedade, 15 dos carmelitas, 7 dos capuchos da Conceição da Beira e Minho, e 3 dos frades mercedários (82). No cativeiro, índice da abastança dos povoadores, assentava o desorganizado sistema de mão-de-obra nativa.

---

(80) "Os padres privam os povos de obreiros para a agricultura", escreveu o cronista L. M. Baena (Compêndio das Eras..., pág. 228).
(81) Ensaio Corográfico sôbre a Província do Pará, pág. 17. Pará, 1839.
(82) Ibidem.

Semelhante regime de trabalho acarretava, como não podia deixar de acontecer, retrocesso na minguada economia de subsistência, em que cada uma das agremiações se mantinha a si mesma, fazendo mourejar o índio nas suas terras maltratadas pelo desleixo e ganância dos colonos. A colheita das "drogas do sertão" reclámava, além dos elementos materiais (barcos, armamento e comestíveis), pessoal numeroso : remeiros e soldados. Era, outrossim, necessário cultivar a terra para se obeter a farinha, de que todos se alimentavam, e o algodão, de que a maior parte dos moradores se vestia. Para isso recorria-se à mão-de-obra indígena. O trato das "drogas" era feito por "obediência e não por gosto" (83).

A miséria resultava, portanto, sobretudo, do desarranjo do sistema de trabalho. Numa terra onde os colonos "pobres e miseráveis continuam a buscar diurnamente o sustento nas frutas incultas com declarado perigo das próprias vidas" (84), a economia tinha, forçosamente, que apresentar uma nítida feição de subsistência. O pagamento dos "filhos da fôlha", assim chamados os funcionários públicos, era feito em gêneros, quando os havia, expressiva mostra da situação de poupança da colônia. Como nem sempre a distribuição fôsse satisfatória, resolveu D. João V, por carta de 20 de fevereiro de 1740, disciplinar a pendência, determinando que para o contrato dos dízimos fôssem nomeados avaliadores com o encargo de relacionar os produtos com que deviam ser feitos os pagamentos, de forma a não acarretar prejuízo a nenhuma das partes (85).

As formas de pagamento eram representadas pelas "drogas do sertão : — cacau, cravo, salsaparrilha e outras especiarias que a generosa floresta amazônica oferecia. Os novelos de algodão, os grosseiros rolos de pano saídos da

---

(83) Cf. Appendice ao Diario da Viagem que em vizita e correição das Povoações da Capitania de S. José do Rio Negro fez o Ouvidor e Intendente Geral da mesma, Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio, no anno de 1774-1775, in A.B.A.P.P., t. IV, pág. 73. Pará, 1907.

(84) Baena, L. M. — Compendio das Eras..., págs. 241 e seg.

(85) A.P.P.C.M. — Códice n. 875.

incipiente indústria doméstica e, bem assim, o cacau e demais drogas constituíam a moeda corrente. Assim sendo, não admira que o gigantesco organismo fôsse vítima de paralisia geral progressiva. Os colonos padeciam as nefastas consequências oriundas da escassez de mão-de-obra e da falta de incitamento à reprodução social de riqueza, "gemendo debaixo do predomínio das seis comunidades eclesiásticas cuja maior parte, simulando observar o intuito ascético dos seus fundadores, só curava de apagar a sua desmedida e incomensurável cobiça, monopolizando os indios, sobre os quaes tinha arrogado domínio exclusivo" (86).

Já o padre carmelita Manuel Maria Wermers (87) demonstrou, à luz de farta documentação do próprio Arquivo da Ordem Carmelita (88), o abuso de alguns missionários. Colonos e religiosos disputavam a autoridade temporal sôbre os índios. O padre Wermers aborda o curioso problema do aspecto econômico das missões, em que as Ordens "viviam brigando entre si sôbre os limites das suas missões, *por quererem ter maior cópia de serventes dos seus interesses*" (89).

Justificava-se, portanto, que a Câmara do Pará procurasse junto ao govêrno de Lisboa tirar aos padres a jurisdição temporal (90). Cabia à Coroa, pelo menos, impedir o comércio nas missões com os índios e as colheitas de cravo e cacau. Para o sustento das Ordens "basta-lhe a côngrua que S. Magestade lhes dá, juntamente com os ornamentos e sinos para as igrejas" (91).

A penetração continental na Amazônia no século XVII, especialmente na época do padre António Vieira, teve, na

---

(86) Baena, L. M. — Ensaio Corográfico..., pág. 74.
(87) Veja-se a sua mencionada comunicação apresentada ao IV Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros.
(88) Collegio S. Alberto de Roma.
(89) O grifo é nosso.
(90) Nos papéis avulsos das caixas e maços da capitania do Pará, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, encontram-se queixumes da Câmara contra os religiosos, especialmente jesuítas, a quem chamavam "missionários negociantes".
(91) A.H.U. — Papéis avulsos. 1705.

vanguarda dos colonizadores, jesuítas, franciscanos e carmelitas. Sofreu, contudo, na primeira metade do século seguinte, uma distorção oriunda da rivalidade entre colonos e missionários. O desajuste deu, assim, uma nova feição à luta pela partilha política e econômica da mão-de-obra indígena.

Em face do conflito, a realeza, diminuída em sua autoridade, tomou posição. A colônia era um patrimônio da Coroa, não das Ordens religiosas. Ademais, a batalha entre moradores e missionários era incompatível, pelas resultantes que gerava, com a obra que o Estado se propunha realizar. A imensa área geográfica era ainda uma região semi-desenvolvida, quer sob o ponto de vista demográfico, quer sob o da produção econômica. Essa situação de miséria em todos os setores era inteiramente incongruente com a política de fomento ultramarino inaugurada, em sólidas linhas, por Sebastião José de Carvalho e Melo.

Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão de Pombal, quando partiu do Tejo para o Pará, veio com ordens expressas de acabar com a escravidão do índio. Todavia, chegando ao Estado, viu que o único ofício dos colonos era a exploração dos infelizes nativos. Dada a míngua de mão-de-obra, muitas terras encontravam-se completamente esquecidas. Mendonça Furtado reconheceu, por conseguinte, que a liberdade dos índios sòmente viria acabar de arruinar o Estado. O único arrimo dos moradores era, ademais, o indígena. O colono sem auxílio, deprimido por condições climatológicas desfavoráveis e ocioso por comodismo, entregava ao índio todos os afazeres. Se o senhor era agricultor, era o índio que trabalhava a terra. As pestes e, bem assim, a agressividade do apresamento, haviam, porém, dizimado muitos milhares de infelizes. Uma epidemia de bexigas, por exemplo, que durou sete anos, até 1750, tinha agravado ainda mais o drama, deveras aflitivo, do colonizador (92).

---

(92) Cf. Azevedo, J. Lúcio de — Jesuitas no Grão Pará, pág. 288.

Já os religiosos viviam mais desafogados, sobressaindo-se, muito acima de todos, os jesuítas. A Companhia de Jesús, ativa e empreendedora, repleta de privilégios e senhora do elemento humano principal, o índio, que sabia atrair e guardar para si, tinha em 1751, início do govêrno de Mendonça Furtado, seus estabelecimentos em franca prosperidade. Em contrapartida, os moradores gemiam a dôr da carência de gêneros de primeira necessidade. Os padres jesuítas praticavam o comércio abertamente e em escala respeitável. Entretanto, do negócio dos religiosos não resultava lucro para o Estado, porquanto estavam isentos do pagamento da dízima, quer dos gêneros do sertão, quer dos que produziam suas terras e fazendas (93).

Depois de colhidas pelos índios, nas matas, as "drogas do sertão" eram armazenadas nos próprios empórios dos jesuitas (94), de onde eram embarcadas para o reino quando se oferecia oportunidade. Recebiam, outrossim, como forma de pagamento, certas mercadorias européias (95) com inteira isenção de impostos, "por serem em beneficio das missões, conforme declaravam" (96).

A Ordem era extremamente rica. Os bens de raiz figuravam, todavia, como adquiridos por doações (97). Sabe-se que os frades de Nossa Senhora das Mercês procediam dessa forma. Um ofício de Mendonça Furtado, datado do Pará de 4 de novembro de 1752, dirigido à Secretaria de Estado, acusava os religiosos de N. S. das Mercês que, desejando adquirir umas terras na ilha de Marajó, pertencentes a Domingos Pereira Lima, foram na pessoa de seu comissário, Frei António Gonçalves, prevenidos pelo governador de que não podiam comprá-las caso não estivessem

---

(93) Idem, pág. 257.
(94) Tivemos ocasião de ver em Belém os enormes armazéns que olham para a baía do Guajará, onde hoje se acham os depósitos de cereais e tabaco de "M. Dias & Cia.", na atual Avenida Castilhos França, junto da Alfândega.
(95) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia.
(96) Guajará, Barão de — Catechese de Indios no Pará, in A.B.A.P.P. t. II, pág. 137. Belém, 1902.
(97) Idem, pág. 138.

habilitados para fazê-lo. Iludindo, porém, o capitão-general do Estado, fizeram êles com que Manoel da Fonseca as comprasse e fizesse doação ao convento a título de esmola e com o encargo de uma "capela de missas" por vinte anos. Com semelhante finura, os missionários iam enriquecendo o seu patrimônio em detrimento dos moradores (98).

Os jesuítas constituíam a Ordem mais prestigiosa e abastada de tôdas que missionaram no Estado durante o período colonial. Seus bens estariam muito acima dos demais. Possuíam fazendas de gado, sobretudo nos campos da ilha de Marajó, e outros haveres de fortuna. O "Catálogo Nominal das Sesmarias" menciona as fazendas Tabatinga e S. Caetano, no município de Vigia, bem como as de Burajuba, Jaguararí e Gebrié, além de um cacaual no rio Mojú e outros cabedais nas terras do Guamá (99). Só na ilha de Marajó possuiam 134.475 cabeças de gado bovino e 1.409 de gado cavalar, consoante inventário organizado pelo ouvidor geral do Pará em 1759 (100).

No Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (101), e na Biblioteca e Arquivo Público do Pará, em Belém, na secção dos códices manuscritos (102), encontram-se instrutivos informes que nos permitem verificar a abastança da Companhia de Jesús no norte do Brasil. Uma provisão em que se declara ser pertencente ao Real Erário a arrecadação dos bens dos regulares da extinta Ordem, regulando-lhes a escrituração, permite-nos apontar alguns dos rendimentos das fazendas, olarias e engenhos seqüestrados aos padres

---

(98) "Chamei ao dito Fonseca e me confessou que era muito obrigado e que aqueles padres lhe pediram lhe fizesse aquele favor. Se os regulares estabeleceram esta ideia, que já não é nova, acabarão de absorver as fazendas que possuem estes pobres moradores e em consequencia o pouco cabedal deles, e ficarão senhores de tudo" (A.B.A.P.P., Doc. n. 4, t. II, págs. 3 e seg. Belém, 1902).

(99) Cf. Catálogo Nominal das Sesmarias. Idem, t. III, págs. 154 e segs. Pará, 1904.

(100) Ibidem. Vide ainda no A.P.P.C.M. Códice n. 696 da C.G.M. (1759).

(101) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769); C.P. n. 21 (1761).

(102) A.P.P.C.M. — Códice n. 1167 — Junta da Fazenda. Diversos Assuntos (1769-1798).

jesuítas. Vejam-se, por exemplo, os montantes de julho de 1760 a 15 de agôsto de 1764, e de agôsto de 1769 a agôsto de 1770, nos quadros demonstrativos seguintes :

RENDIMENTO DOS BENS SEQUESTRADOS AOS JESUÍTAS DO ESTADO DO GRÃO PARÁ E MARANHÃO

(Julho de 1760 a agôsto de 1764, e de agôsto de 1769 a agôsto de 1770)

ENGENHO DE SÃO BONIFÁCIO DO MARACÚ

Anos	Procedências		Importâncias (réis)
1760	86 arrobas de açúcar branco a	2$000	172$000
	24 1/2 arrobas de açúcar trigueiro a	1$500	36$750
	2051 1/2 quartilhos de aguardente a	$80	164$120
	285 1/2 quartilhos de aguardente a	$100	28$550
	74 1/2 quartilhos de aguardente a	$200	14$900
	392 quartilhos de mel a	$100	39$200
	342 quartilhos de mel a		27$360
	61 arrobas de cacau a	2$000	122$000
	69 frangos e galinhas		8$950
	Ovos		1$100
	220 cachos de pacovas (bananas)		5$500
	Algodão em fio		4$300
	Dinheiro		149$280
	Total		774$010
1761	58 arrobas de açúcar branco a	2$000	116$000
	43 arrobas de açúcar branco a	1$900	81$700
	6 arrobas de açúcar branco a	1$800	10$800
	10 arrobas de açúcar branco a	1$200	12$000
	9 arrobas de açúcar branco a	1$000	9$000
	15 arrobas de açúcar branco a	1$400	21$000
	5 arrobas de açúcar branco a	1$500	7$500
	121 arrobas de cacau a	2$000	242$000
	1078 quartilhos de aguardente a	$80	86$240
	200 quartilhos de aguardente a	$100	20$000
	220 quartilhos de aguardente a	$180	39$600
	309 1/2 quartilhos de mel a	$100	39$950
	396 cachos de pacovas		19$700
	Dinheiro		72$230
	Total		768$720

	60 arrobas de açúcar branco a	1$800	108$000
	79 1/2 arrobas de açúcar branco a	2$000	159$000
	8 arrobas de açúcar branco a	1$900	15$200
	16 arrobas de açúcar trigueiro a	1$700	27$200
	13 arrobas de açúcar trigueiro	1$000	13$000
	9 arrobas de açúcar trigueiro a	1$350	12$150
1762	108 arrobas de cacau a	2$000	216$000
	4383 1/2 quartilhos de aguardente a	$80	350$680
	163 quartilhos de aguardente a	$100	16$300
	9 quartilhos de aguardente a	$150	1$350
	60 quartilhos de aguardente a	$180	10$800
	87 quartilhos de mel a	$80	6$960
	132 quartilhos de mel a	$100	13$200
	Pacovas		11$350
	Milho		1$250
	Dinheiro		39$550
	T o t a l		1:001$990
	109 1/2 arrobas de açúcar branco a	2$000	219$000
	66 arrobas de açúcar trigueiro a	$	98$400
	83 arrobas de cacau a	2$000	166$000
1763	52 1/2 arrobas de cacau a	1$600	84$000
	731 quartilhos de aguardente a	$100	73$100
	54 quartilhos de aguardente a	$200	10$800
	148 1/2 quartilhos de mel a	$80	11$880
	Milho		2$250
	T o t a l		665$430
1764	125 arrobas de cacau a	1$600	200$000
(até	Milho	$	8$000
15 de	229 quartilhos de mel a	$80	18$320
agôsto)	22 cachos de pacovas a	$200	4$400
	T o t a l		230$720
	15768 quartilhos de aguardente a	$100	1:576$800
	278 1/2 quartilhos de aguardente a	$200	55$700
	11 quartilhos de mel a	$100	1$100
	130 1/2 arrobas de açúcar branco a	2$000	261$000
1769	29 arrobas de açúcar branco	$	35$000
	79 arrobas de cacau a	1$600	126$400
	25 cachos de pacovas	$200	5$000
	6 porcos	$	18$200
	Dinheiro		148$000
	T o t a l		2:227$200

1770	5.922 quartilhos de aguardente	$	519$200
	20 arrobas de açúcar branco a	2$000	40$000
	87 arrobas de cacau	1$600	139$200
	6 rolos de pano de algodão	10$000	60$000
	265 quartilhos de azeite de carrapato ..	$160	42$400
	21 alqueires de gergelim	$500	10$500
	1.200 "mãos" de milho	$50	60$000
	Galinhas, porcos e leitões		48$600
	Total		919$900

ENGENHO DO MUNE-MIRIM

1760	100 alqueires de farinha a	$500	50$000
	288 quartilhos de aguardente a	$100	28$800
	Dinheiro		3$900
	Total		82$700

1761	350 alqueires de farinha a	$400	140$000
	34 1/2 quartilhos de mel a	$100	16$100
	117 potes (?)	$	11$700
	13 1/2 arrobas de açúcar a	2$000	27$000
	4 arrobas de açúcar a	1$500	6$000
			84$040
	Total		284$840

1762	15 arrobas de açúcar a	2$000	30$000
	24 arrobas de açúcar a	1$500	36$000
	15 arrobas de açúcar a	1$200	18$000
	100 alqueires de farinha a	$400	40$000
	Dinheiro		27$535
	Total		151$535

1763	60 arrobas de açúcar a	2$000	120$000
	585 quartilhos de aguardente a	$100	58$500
	34 1/2 quartilhos mel a	$100	3$450
	67 alqueires de farinha a	$	21$440
	Dinheiro que entregou o administrador José Nunes		149$900
	Total		353$290

1764	4 arrobas de açúcar		9$000
	35 alqueires de arroz a	$300	10$500
	66 quartilhos de azeite de andiroba a ..	$120	7$920
	18 arrobas de sabão a	1$600	28$800
	131 alqueires de farinha a	$500	65$500
	Dinheiro que entregou o administrador José Nunes		495$860
	Total		617$580

FAZENDA DE AMANAJUÍ

1760	605 alqueires de farinha a	$400	242$000
	165 alqueires de arroz a	$250	41$250
	31 alqueires de feijão a	$500	15$500
	2 alqueires de favas a	$500	1$000
	13 alqueires de tapioca a	$700	9$100
	49 alqueires de algodão em caroço	$640	31$360
	85 mãos de milho	$40	3$400
	Total		343$610

1761	1000 alqueires de farinha a	$400	400$000
	55 alqueires de arroz a	$250	13$750
	3 alqueires de tapioca a	$600	1$800
	2 alqueires de tabaco a	$	6$800
	50 arrobas de algodão em caroço	$810	40$500
	1 rolo de pano de algodão	$	12$800
	20 alqueires de milho a	$320	6$400
	13 alqueires de feijão a	$500	6$500
	Dinheiro que entregou o administrador		7$900
	Total		496$450

1762	652 alqueires de farinha a	$400	260$800
	66 alqueires de feijão a	$500	33$000
	70 alqueires de arroz a	$250	17$500
	6 alqueires de tapioca a	$600	3$600
	Total		314$900

1763	619 alqueires de farinha a	$500	309$500
	97 alqueires de arroz a	$200	19$400
	60 alqueires de arroz a	$200	12$000
	30 alqueires de feijão a	$500	15$000
	10 alqueires de tapioca a	$600	6$000
	100 "mãos" de milho	$400	40$000
	8 arrobas de tabaco	$	25$600
	24 arrobas e 26 arrateis de algodão em		15$000
	rama	4$000	99$250
	1 rolo de pano de algodão a	$	10$000
	2 copos		$220
	Total		536$970

FAZENDA DE ANINDIBA

Ano	Discriminação	Preço	Valor
1760	302 alqueires de farinha a	$500	151$000
	10 alqueires de farinha a	$500	5$000
	25 alqueires de arroz	$	25$000
	60 quartilhos de aguardente	$	12$000
	4 alqueires de tapioca a	$700	2$800
	2 alqueires de favas	$	1$000
	8 arrobas de tabaco	$	8$000
	2 rolos de pano de algodão		24$000
	Dinheiro que entregou o administrador		7$450
	Total		236$250
1761	138 alqueires de farinha a	$400	55$200
	100 arrobas de tabaco	$100	10$000
	25 alqueires de roz	$250	6$250
	9 alqueires de tapioca	$	6$300
	5 rolos de pano de algodão	12$000	60$000
	Dinheiro		28$440
	Total		166$190
1762	719 alqueires de farinha a	$400	287$600
	Total		287$600
1763	128 alqueires de farinha a	$500	64$000
	2 rolos de pano de algodão a	11$800	23$600
	5 arrobas e 16 arrateis de tabaco	3$200	17$600
	Total		105$200

FAZENDA DE SÃO BRÁS

Ano	Discriminação	Preço	Valor
1760	280 alqueires de farinha a	$500	140$000
	145 alqueires de arroz a		36$250
	Total		176$250
1761	75 alqueires de farinha a	$500	37$500
	1 rôlo de pano de algodão	$	12$000
	Dinheiro		10$000
	Total		59$500
1769	318 alqueires de farinha a	$800	254$400
	Dinheiro que entregou o administrador		12$800
	Total		267$200

OLARIA DE SÃO MARCOS

Ano	Discriminação	Preço	Valor
1760	Telhas, tijolos e louças		208$980
	T o t a l		208$980

FAZENDA DE PERICUMÃ

Ano	Discriminação	Preço	Valor
1760	695 quartilhos de aguardente a	$100	69$500
	80 "mãos" de milho	$400	32$000
	26 couros de vaca	$640	16$640
	T o t a l		118$140
1761	452 quartilhos de aguardente a	$100	45$200
	20 arrobas de algodão	$	16$800
	30 "mãos" de milho	$	1$000
	26 couros de vaca	$	17$500
	Dinheiro		43$190
	T o t a l		123$690
1762	294 "mãos" de milho	$	11$200
	52 arrobas de algodão	$	42$640
	22 alqueires de arroz a	$220	4$840
	9 alqueires de argelim (?)	$500	4$500
	T o t a l		63$180
1763	2.512 1/2 quartilhos de aguardente a ..	$100	251$250
	9 couros de vaca	$	4$500
	2 rolos de pano de algodão a	11$000	22$000
	442 "mãos" de milho	$	17$680
	9 couros de boi	$	7$200
	200 alqueires de farinha a	$500	100$000
	Dinheiro		19$040
	T o t a l		421$670
1764	1453 quartilhos de aguardente a	$100	145$300
	5 rolos de pano de algodão	$	58$000
	5 alqueires de arroz a	$320	1$600
	172 "mãos" de milho	$	6$880
	4 alqueires de gergelim (?)	$400	1$600
	34 queijos da terra	$	3$400
	12 alqueires de carrapato	$260	3$120
	6 alqueires de sebo	$600	3$600
	12 alqueires de algodão em rama	$	49$250
	45 couros em cabelo	$	31$500
	3 arrobas de açúcar	1$500	4$500
	2 1/2 alqueires de tapioca	$	1$750
	Dinheiro		27$300
	T o t a l		337$800

FAZENDA DE GERIYÕ (?)

1760	75 alqueires de farinha a	$500	37$500
	44 alqueires de arroz a	$250	11$000
	100 "mãos" de milho	$	4$000
	Dinheiro que entregou o administrador		20$000
	Total		72$500
1761	30 alqueires de arroz	$250	7$500
	28 arrobas de algodão	$320	8$960
	Total		16$460
1762	100 alqueires de arroz a	$220	22$000
	150 "mãos" de milho	$	6$000
	5 alqueires de gergelim a	$500	2$500
	146 alqueires de farinha	$	73$000
	Total		103$500
1763	15 arrobas de algodão em rama	$	60$000
	9 alqueires de carrapato	$	2$250
	3 alqueires de tapioca	$700	2$100
	Total		64$350

FAZENDAS DE GADO NOS RIOS MEARIM E PINDARÉ

?	4.428 bois	2$100	9;298$800
	44 vitelas	$400	17$600
	7 vacas	$	7$000
	14 potros e 3 cavalos	$	136$000
	560 couros em cabelo	$	334$200
	1.108 queijos	$	118$800
	20 quartilhos de manteiga	$	5$000
	Total		9:917$400

FAZENDA DA JAVEROCA (?)

?	90 bois	2$100	189$000
	Total		189$000

FAZENDA DO PERIAPUÍ (?)

?	50 bois a	2$200	110$000
	Total		110$000

FAZENDAS DO PARNAÍBA "E DO ALEGRE" (?)

?	Dinheiro "que tem entrado no cofre" ..		1:436$915
	Dinheiro "que tem entrado no cofre" ..		292$950
	Dinherio de certos bens pertencentes ao Seminário		50$370
	Dinheiro do rendimento dos bens do Colégio		1:979$740
	Dinheiro por uma propriedade		1:350$000
	Dinheiro por um chão na praia		600$000
	Dinheiro por "outros chãos"		320$000
	Total		6:029$975

DE 5 FAZENDAS
(do engenho São Bonifício do Maracú)

1769	366 bois a	2$100	768$600
	84 couros de vaca		35$200
	20 arrobas de carne sêca		12$000
	373 queijos		55$500
	Total		871$300
1770	484 bois a	2$100	1:016$400
	8 poldros	6$000	48$000
	167 arrobas de carne sêca	$	100$200
	8 arrobas de sebo	$600	4$800
	81 couros em cabelo	$700	56$700
	253 couros "de sola" (?)	$200	50$600
	Total		1:276$700

DE 3 FAZENDAS NO RIO PINDARÉ (?)

1769	336 bois	2$100	705$600
	10 poldros	5$000	50$000
	60 queijos		
	7 gansos	$	12$360
	8 quartilhos de manteiga		
	Total		767$960

ENGENHO "DO PERICUMÃ DE TAPUYTAPERA" (?)

1769	3.328 quartilhos de aguardente a	$100	332$800
	6 rolos de pano de algodão	$	66$000
	35 couros de boi	$	25$000
	5 arrobas de sêbo	$600	3$000
	20 queijos	$100	2$000
	2 porcos	3$500	7$000
	500 "mãos" de milho	$50	25$000
	Total		460$800

FAZENDA DO "GERIJO DE TAPUYTAPERA" (?)

1769	102 alqueires de farinha a	$800	81$600
	220 alqueires de arroz	$320	70$400
	15 alqueires de gergelim	$500	7$500
	10 alqueires de carrapato	$200	2$000
	36 alqueires de favas	$500	18$000
	369 1/2 ? de azeite de carrapato	$	43$120
	5 rolos de pano de algodão	$	58$000
	24 cachos de pacovas	$150	3$600
	502 "mãos" de milho	$80	40$160
	Dinheiro que entregou o administrador		543$000
	T o t a l		867$380

FAZENDA DE "AMANEJUBY" (?)

1769	2.050 alqueires de farinha a	$800	1:640$000
	Dinheiro que entregou o administrador		220$000
	T o t a l		1:860$000

FAZENDA DO "PARATÚ NOVO" (?)

1769	144 alqueires de farinha a	$800	115$200
	4 alqueires de tapioca a	$800	3$200
	2 alqueires de gergelim a	$500	1$000
	3 arrobas de tabaco	3$200	9$600
	276 quartilhos de azeite	$100	27$600
	Dinheiro		20$240
	T o t a l		176$840

DE OUTRAS FAZENDAS

1769	De bois que se venderam	454$900
	De gado do "Alegre ou Titoya"	1:498$680
	De bois "que se remeteu para a tesouraria"	400$000
	De 25 bois e 10 novilhos "de Tabaroca"	64$500
	T o t a l	2:418$080

FAZENDA CACHOEIRA DOS MORCEGOS

1770	486 bois a	2$100	1:020$600
	11 poldros	5$000	55$000
	120 arrobas de carne sêca	$600	72$000
	38 couros	$500	19$000
	40 queijos	$120	4$800
	T o t a l		1:171$400

FAZENDA DAS ALDEIAS ALTAS

1770	Dinheiro de bois e poldros		188$000
	T o t a l		188$000

FAZENDA "DE TAVEROCA" (?)

1770	91 bois	2$100	191$100
	11 poldros	5$000	55$000
	120 arrobas de carne sêca	$600	72$000
	T o t a l		318$100

FAZENDA DE SANTO AGOSTINHO

1770	104 bois a	2$100	218$400
	38 poldros a	5$000	190$000
	136 arrobas de carne sêca	$600	81$600
	94 couros	$500	47$000
	T o t a l		537$000

FAZENDA "DE GARAHÚ" (?)

1770	169 alqueires de farinha a	1$000	169$000
	8 alqueires de tapioca	1$000	8$000
	10 alqueires de arroz	$320	3$200
	Dinheiro		237$800
	T o t a l		418$000

FAZENDA DE "AMANAJUHY" (?)

1770	520 alqueires de farinha a	1$000	520$000
	21 alqueires de tapioca	1$000	21$000
	12 alqueires de arroz	$320	3$840
	42 alqueires de milho	$240	10$080
	2 arrobas de tabaco	3$200	6$400
	Dinheiro do algodão		201$300
	T o t a l		762$620
	Soma Total		40:938$860

Repare-se no elevado número de bens e pujança de cabedais. Nada menos que vinte e cinco fazendas, três engenhos e uma olaria foram escrituradas. O rendimento total dessas valiosas propriedades seqüestradas pelo consulado pombalino atingiu, durante os cinco anos que se estendem de julho de 1760 a agôsto de 1764, e de agôsto de 1769 a agôsto de 1770, respeitável importância em dinheiro que ultrapassou a casa dos quarenta contos de réis — 40:938$860 réis, expressiva mostra da fôrça econômica dos religiosos no norte da colônia.

O patrimônio da Companhia de Jesús no Estado do Grão Pará e Maranhão era, no entanto, bem mais abastado. A Ordem possuía outras fazendas que não figuram na contabilidade dos rendimentos referidos nas mencionadas escriturações dos bens seqüestrados. Uma carta de 19 de novembro de 1761, por exemplo (103), menciona a produção das seguintes fazendas que haviam pertencido aos padres jesuítas. Veja-se o quadro demonstrativo que se segue.

(103) A.H.U. — C.P. n. 21 (1761).

PRODUÇÃO DE SEIS FAZENDAS SEQÜESTRADAS AOS JESUÍTAS DO ESTADO DO GRÃO PARÁ E MARANHÃO — (1761)

FAZENDAS	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	Algodão (arrobas)	Tabaco (arrobas)	Farinha (arrobas)	Feijão (arrobas)	Milho ("mãos")	Taínhas	Tijolos	Telhas	Aguardente (quartilhos)
Nossa Senhora da Madre de Deus ...	42	12	43	—	41	15	—	—	—	—	—
Gibeia (?)	6	5	—	5	—	—	173	—	—	—	—
São Caetano	7	3	12	3	262	38	—	710	—	—	—
Jageiara (?)	5 1/2	6	—	—	16	11	210	—	3.145	3.350	75
Tabatinga	—	—	4	—	69	—	84	20.783	—	—	—
Mutuacá (?)	—	—	17	—	15	—	98	—	—	—	—
SOMA	66 1/2	26	76	8	403	64	565	21.493	3.145	3.350	75

Não ficava nisso, porém, a riqueza da Companhia de Jesús no norte do Brasil. Uma provisão, datada do Pará a 30 de julho de 1759 (104), menciona, ainda, sete currais de gado que haviam integrado o valioso patrimônio da extinta Ordem religiosa na ilha de Marajó, onde os seus campos se prestavam admiràvelmente à atividade econômica assente na pecuária extensiva (105). Vejam-se, no quadro seguinte, as fazendas inventariadas com a arrecadação dos respectivos rebanhos.

CURRAIS DE GADO SEQÜESTRADOS À COMPANHIA DE JESÚS NA ILHA DE MARAJÓ — (1759)

CURRAIS	Cabeças de Gado		Totais	Administradores
	vacum	Cavalar		
Nossa Senhora do Rio Arary	2.000	1.050	3.050	Tenente José Corrêa de Lacerda
São José do Rio Arary	30.000	120	30.120	
Menino Jesús do Rio Arary	30.000	—	30.000	Sargento-mor João Batista de Oliveira
Santo Ignacio do Lago do Rio Arary	70.000	180	70.180	Sargento-mor Manoel José Henrique de Lima
N. Senhora do Rosário do Rio Arary				
S. Francisco Xavier	2.475	59	2.534	Capitão José Miguel Ayres
São Brás do Rio Marajó-Açú				
SOMA	134.475	1.409	135.884	

(104) A.P.P.C.M. — Códige.n. 696 da C.G.M. (1759).
(105) A criação de gado é ainda hoje um valioso setor da economia amazônica. Veja-se o estudo de Catharina Vergolino Dias — Pecuária extensiva, in Geografia do Brasil. Grande Região Norte, vol. 1.º, págs. 287 e segs., cit. ed.

Os algarismos apurados falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se atribuirmos os preços de 2$100 e 5$000, respectivamente por cabeça de gado vacum e cavalar — cotação que figura nos primeiros quadros demonstrativos dêste capítulo — verifica-se que a importância em dinheiro, procedente dos sete currais de gado inventariados em 1759, é de quase 300 contos de réis, exatamente 289.442$500 réis, assim distribuídos: — 282.397$500 da venda de 134.475 cabeças de gado vacum e 7.045$000 provenientes de 1.409 cabeças de gado cavalar. Somada esta importância aos 40.938.860 réis oriundos dos rendimentos das 25 fazendas, 3 engenhos e 1 olaria, apura-se a quantiosa cifra de 330.381$360 réis. Isso o que se acha apontado. Pensemos, outrossim, no que deixou de ser escriturado e, bem assim, nos registros que se perderam! Que montantes encontrariamos das fazendas despojadas do rico patrimônio dos jesuítas do Grão Pará e Maranhão? Dêsses bens, os religiosos amealhavam avultados rendimentos. Assim sendo, quanto somaria a negociação dos missionários?

De pouco ou nada valiam, com efeito, as admoestações ou mesmo as ordens severas do govêrno de Lisboa, no sentido de se evitar semelhante benefício proveniente da ação de alguns catequistas, em que os indígenas, com o seu trabalho gracioso, eram, sob êste aspecto, vítimas imoladas à avareza e cupidez de certos missionários que exploravam com muita sagacidade todos os ramos de comércio ao seu alcance. No Colégio dos Jesuítas, na cidade de Belém do Pará, havia amplos armazéns onde eram estocadas as "drogas do sertão", fazendo-se aí uma lucrativa feira durante o tempo em que as frotas esperavam na baía do Guajará as carregações destinadas ao pôrto de Lisboa (106).

---

(106) "He publico nesta cidade que dentro do Colegio ha grandes armazens em que se recolhem as Drogas que est?s padres extraém dos sertões... E que desde que os navios dão fundo no porto desta Cidade te que completão a sua carga se cons?rva uma feira dentro nos ditos Armazens em que os padres vendem a maior parte dos generos, reservando somente uma pequena porção para fazerem o comercio particular em seu nome.." (A.B.A.P.P. Doc. n. 162, t. IV, págs. 212 e segs. Pará, 1905).

Na exportação dos gêneros da terra, bem como na importação dos produtos da metrópole, era deveras importante o negócio dos missionários, especialmente nas especiarias de que tinham o monopólio, como o âmbar, a tartaruga, a baunilha e outras drogas (107). De 1726 a 1756, o trato nos armazéns do Colégio dos Jesuítas, em Belém, feito em nome dos religiosos atingiu a quantiosa importância líquida de 159.898$756 réis (108). Importando "o pequeno negocio hua tão consideravel quantia, quanto somaria o grosso comercio dos generos mais preciosos do Estado que a estes padres são privativos"? (109).

Em maio de 1757 os jesuítas eram, outrossim, acusados pelo govêrno do Estado do Grão Pará e Maranhão de praticarem largamente o contrabando com os missionários castelhanos (110). Dos religiosos eram os azeites de jandiroba, manteigas de tartaruga, tartarugas, salgas de peixe, a melhor porção das carnes, farinha, feijões, arroz, algodão, açúcar e aguardente, vendendo, ademais, tijolos, telhas e louças "por hum preço mais desdobrado do que se custuma vender em Lisboa cujos officiaes continuamente trabalhão a favor do comum da sua Relligião deixando-lhe hum grandississimo lucro" (111). Isso na capitania do Pará. No que toca ao Maranhão "são estes religiosos mais poderozos em fundos de terras porque tem nela as mais importantes Fazendas e mais solidos estabelecimentos" (112).

Já a 22 de setembro de 1729, D. João V determinava, através de seu Conselho Ultramarino, a Alexandre de Souza Freire que atalhasse o desenfreado comércio exercido pelos missionários nos sertões, com enorme prejuízo da Fazenda Real e dos moradores, que se viam privados da mão-de-obra

(107) Ibidem.
(108) Ibidem.
(109) Ibidem.
(110) "Tambem deve acresser ao negocio o que estes religiosos fizeram no Javary no contrabando que havia entre eles e os Jesuitas castelhanos" (Ibidem).
(111) Ibidem.
(112) Ibidem.

indígena açambarcada pelos religiosos, principal motivo da miséria do Estado (113).

Semelhantes medidas e providências da realeza não eram novas. A 6 de setembro de 1727, a Coroa já havia determinado ao govêrno do Estado que informasse o que percebiam as Ordens Religiosas das capitanias do Pará e Maranhão, e se pagavam aos índios empregados em seus serviços (114). Meses depois, a 1.º de agôsto de 1729, D. João V lembrava ao governador do Estado o exato cumprimento do capítulo de seu Regimento, que proibia aos missionários cultivar com os índios canaviais e tabacos, bem como possuir engenhos, intimando-os à observância da lei e remetendo certidão para ulterior deliberação, no caso de persistência da transgressão (115). Dias antes, a 28 de julho, o monarca participara ao provincial da Companhia de Jesús as queixas dos colonos contra os religiosos, pedindo-lhe que fizesse castigar os culpados, "pondo em seu lugar outros que reformem os seus erros" (116).

Não obstante, a Coroa permitia à instituição religiosa empregar índios das aldeias nas suas fazendas e engenhos, desde que os missionários os tratassem como livres pagando-lhes os seus justos salários (117). As prescrições régias, no

---

(113) "nascidas todas estas ruinas pelo embaraco que ocazionão aquelles moradores os Padres da Companhia impossibilitando-os na introdução do cacau vedando-lhes a passagem dos rios resultando disto hum notório prejuizo a minha fazenda..., sendo o motivo da imposebilidade dos seus habitadores não terem um só Indio que os servisse e sustentasse assim na roças, na pesca e na caça e que lhe fosse no matto buscar lenha para cubrirem as suas casas e brevemente se acabarão de extinguir essas pobrissimas se o Padre Messionário... despresar... negando-lhes os Indios que eu pellas reaes Leys mando repartir-lhes... o que não sucede aos padres porque todas quantas (canoas) querem tem, porque as fazem os Indios das aldeias para seu serviço e para as venderem por negocio... que tenhaes cuidade de impedir que os Missionarios do sertão sesenhorem dos generos que a terra produz impedindo o comercio aos meus vassalos..." (A.B.A.P.P. Doc. n. 300, t. VIII, págs. 58 e segs. Pará, 1913).

(114) Idem, Doc. n. 190, t. V, pág. 190. Pará, 1906.

(115) Idem, Doc. n. 299, t. VIII, págs. 57 e seg. Pará, 1913.

(116) Idem, Doc. n. 297, pág. 55.

(117) Idem, Doc. n. 296, págs. 53 e seg.

entanto, não eram respeitadas. Perdia inùtilmente o governador tempo e dinheiro em análogo expediente (118). De nada adiantava à Coroa mandar que os clérigos fornecessem à administração do Estado as listas de índios das suas aldeias (119). Os governadores não eram respeitados. A Ordem era, na verdade, enormemente poderosa para ser enfrentada pelos capitães-mores ou capitães-generais. A admirável ação catequista dos jesuítas era, com efeito, incompatível com os agenceios de certos religiosos.

A partir de setembro de 1751, porém, tudo começou a mudar. Transferida a capital do Estado para a cidade de Belém, Francisco Xavier de Mendonça Furtado iniciou na colônia uma governança inteiramente concordante com a filosofia política do despotismo pombalino. Os jesuítas fingiam não entender que as aldeias de índios não pertenciam ao seu patrimônio mas, sim, ao da Coroa. A administração que detinham dependia do favor régio. A realeza tinha inteira soberania para governar os seus Estados como melhor lhe parecesse, reformando leis e estabelecendo normas consoante seus interesses. Essa autoridade do trono não era, no entanto, acatada pelos padres, cuja teimosia levava Francisco Xavier de Mendonça Furtado a escrever a Diogo de Mendonça Côrte Real uma carta, datada do Pará a 5 de fevereiro de 1754, onde se lê: "Nenhum o quer crer, nem há forças humanas que lhes introduza na cabeça, *porque tem assentado que este Estado hé seu* (120) e que tudo o que se obrar contra esta ideia hé violencia que se lhe faz" (121). Por isso os religiosos julgavam que o capitão-general governava despòticamente o Estado, sem respeito a ordens especiais, pelo que passaram a endereçar ao rei petições sôbre petições (122).

---

(118) Cf. Carta a Diogo Mendonça Côrte Real, datada do Pará a 19 de outubro de 1753 (Idem, Doc. n. 39, t. II, págs. 63 e seg. Pará, 1902).
(119) A.B.A.P.P. Doc. n. 88, t. III, pág. 169. Pará, 1904.
(120) O grifo é nosso.
(121) A.B.A.P.P. Doc. n. 116, t. III, págs. 202 e seg. Pará, 1904.
(122) Ibidem.

Em contrapartida, o govêrno de Belém, em sua correspondência com a Côrte, nunca deixou de se referir ao modo como os regulares da Companhia de Jesús e outros religiosos do Estado infringiam as ordenanças régias, iludindo as determinações que recebiam e perseverando na desobediência (123). Apontava, outrossim, o capitão-general o grande negócio que faziam certos padres nas aldeias, guiados sempre pela ambição de enriquecerem suas Ordens (124). A Fazenda Real, contudo, não amealhava nenhum rédito proveniente de semelhante negociação. Para a Coroa receber benefícios bastava-lhe "que huns e outros Religiosos pagassem Dizimos das suas importantissimas fazendas" (125).

Mendonça Furtado, porém, obediente à política pombalina de fomento ultramarino, mostrava-se deveras resolvido a integrar o Estado, que administrava, no complexo da economia mundial, regularizando as trocas entre Lisboa, Belém e S. Luís. Consciente das suas obrigações, traçou um admirável programa de assistência que haveria de resolver o difícil problema da valorização e do desenvolvimento dos recursos alimentares da imensa terra da colônia, destinados quer a serem consumidos "in loco", quer ao giro mercantil intercontinental. Sabia que o Estado era ainda uma região desamparada, tanto do ponto de vista demográfico, como do da produção econômica.

---

(123) Idem, Doc. n. 166, t. V, págs. 207 e segs. Pará 1906.

(124) ""os quaes todos trabalhavão em beneficio do comum da Sua Relligião e em total destruição dos Povos de que se tinhão encarregado. Hé certo que todas as Relligiões faziam nas aldeas os mesmos negocios, as mesmas dezordens e as mesmas violencias, porem quando se lhe perguntava a causa porque se fazião contratadores e para quem erão aquelles lucros nunca se resolverão a dizer que eram para o comum da sua Relligião... e que aos Missionarios não era permitido levar para fora das Povoações quando sahião do que os trastes que fossem meramente do seu uzo. Assim mo confessou o Provincial do Carmo quando lhe perguntei o para que erão as negociações que eu estava vendo fazer aos seus religiosos" (Idem, Doc. n. 160, t. IV, págs. 201 e segs. Pará, 1905).

(125) Cf. Carta datada do Pará a 12 de agôsto de 1755 (Idem, Doc. n. 148, págs. 173 e seg.).

Do comércio dos missionários não resultavam benefícios para a Fazenda Real e para os moradores. À miséria dêstes pobres refere-se o próprio Conde de Azambuja, afirmando que "as compras e vendas faziam-se a trôco de umas com outras por não haver dinheiro". "Os soldados eram filhos da terra, poucos e mal disciplinados e se lhes fazia os seus pagamentos a cacau" (126).

Se o pôrto de Belém era ainda, de certa maneira, animado pelo comércio dos religiosos e de uns poucos lavradores mais ativos, o de S. Luís era quase morto. O Maranhão estava, realmente, muito mais atrasado. Não fazia exportações. Cultivava apenas o estritamente necessário para o seu sustento. Não havia comércio externo. Além de não haver o que exportar, faltavam navios do reino. O mercado interno limitava-se à permuta de gêneros disciplinada pelas circunstâncias do momento. À maneira do Pará, a capitania do Maranhão era grandemente onerosa para a Coroa (127). Não se exportando nenhum artigo comerciável, a importação não se fazia por navegação direta. As frotas que partiam de Lisboa para Belém faziam uma pequena paragem em São Luís onde, por meio de feira, se abastecia a miserável população (128).

Até o estabelecimento da Companhia, em 1755, o meio circulante assentava nos novelos de algodão, bem como no cacau e noutros gêneros da terra, os quais tinham estimação de espécies monetárias. Com semelhantes artigos pagavam-se aos empregados de tôdas as classes. As trocas e

(126) O Conde de Azambuja foi governador da capitania de Mato Grosso. conhecendo de perto a miséria do Pará e Maranhão. Em 1777 foi convidado pela raínha D. Maria I a dar o seu depoimento sôbre a Companhia pombalina (A.H.U. — M.P. 1777-1779). Vide o capítulo — Os apologistas...

(127) Cf. Silveira, Simão Estácio da — Relação Sumária das Coisas do Maranhão. Lisboa, 1624; Gayoso, R. J. de Souza — Compendio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão, suas producçoens e progressos, que tem tido até ao prezente, entraves que a vão deteriorando, consagrado à saudoza memória do muito alto e muito poderozo senhor rey de Portugal Dom José Primeiro, verdadeiro creador da lavoura e do commercio desta capitania. Pariz, 1818).

(128) Cf. Representação à rainha..., in A.H.U. — M.P. (1777-1779).

contratos faziam-se, especialmente, pelo cacau ao valor de 3$600 réis a arrôba, valor meramente arbitrário, pois quando objeto de exportação não chegava, às vêzes, a um têrço daquela cotação (129). Assim sendo, bem se pode avaliar a confusão, a desordem, as fraudes e os enganos a que estaria sujeito o comércio nas capitanias do Pará e Maranhão.

Moeda não havia. Baena afirma que só no comêço de maio de 1749, na forma do Decreto de 12 de junho do ano anterior, principiara a correr metal amoedado de ouro, prata e cobre, expressiva mostra da mendiguez econômica do Estado (130). Daquela data em diante receberam os governadores, em numerário, o seu sôldo de seis mil cruzados, "do que até então percebião de Lisboa oitocentos mil réis em effeitos e o resto on Pará" (131). Nos últimos dias de maio de 1749 a Câmara agradeceu a D. João V a introdução da moeda "Brazilia em lugar dos generos e drogas" (132). A entrada da moeda causou, todavia, no princípio, grande confusão, por não terem os oficiais da câmara regulado prèviamente os preços, os salários e os gêneros, até então ajustados em produtos da terra (133).

Em data anterior ao ano de 1752 não temos, entretanto, qualquer informe seguro do montante de dinheiro amoedado remetido de Lisboa para o Estado. Sabe-se que nesse ano chegou uma remessa do reino no valor de 2.000$000 réis. No ano seguinte, em 1753, a importância subiu a 76.600$915. Em 1754, porém, não se acha nenhuma partida de moeda vinda da metrópole. Nos dois aons seguintes — 1755 e 1756 — o govêrno de Lisboa enviou, respectivamente, *73.142$600 e 63.000$000. Dêste último ano em diante,* contudo, as remessas de dinheiro do reino desaparecem quase inteiramente, passando a Companhia do Grão Pará e

---

(129) Ibidem.
(130) Cf. Baena, L. M. — Compêndio das Eras..., pág. 229.
(131) Ibidem.
(132) Idem, pág. 231. Ensáio Corográfico... pág. 203.
(133) A.B.A.P.P. Doc. n. 90, t. III, pág. 170. Pará, 1904.

Maranhão a fomentar a circulação monetária, graças ao sistema de adiantamentos aos lavradores (134).

Francisco de Mendonça Furtado era, então, o capitão-general do Estado. Pombal lhe recomendara o máximo rigor na execução das ordenações régias, sobretudo das respeitantes à liberdade dos índios. A partir de setembro de 1751, início de seu govêrno, o dedicado irmão do ministro de D. José I arrostou, pois, as malquerenças de alguns religiosos e de uns poucos colonos descontentes.

Mendonça, porém, julgando inoportuna a publicação da lei da emancipação dos nativos, não lhe deu imediato cumprimento. Não descurou, todavia, do problema. Era adepto da liberdade do índio. Não obstante, refletiu maduramente: libertado o indígena, onde encontrar mão-de-obra cada vez mais reclamada pelos moradores? Teve, afinal, uma inspiração. Um Estado vizinho, o Brasil, introduzia, há muito, escravos negros transportados dos centros de resgates da África atlântica para as suas fazendas e demais serviços. Disto resultou que os colonos foram-se esquecendo do apresamento dos índios e êstes, naturalmente, tornaram-se livres (135). Por que não havia de aplicar o mesmo remédio ao seu Estado? Sem substituir uma escravatura por outra — disso estava convencido — não haveria liberdade do gentio (136).

E a idéia entusiasmou-o. Na introdução de mão-de-obra africana (137) estaria, pois, a solução não só para a delicada questão da liberdade dos índios mas, também, para a conquista agrícola da terra, até aí tão desamparada (138).

---

(134) Cf. "Relação que manifesta toda a remessa de moeda vinda da Corte, a que mais se recebeo da Companhia Geral e de diversas pessoas de que se passaram letras"... (A.N.R.J. — G.C.P.C.C. Liv. 17 B, fol. 34 r, 1797). — As carregações do Pará e Maranhão.

(135) Cf. Ofício de Mendonça Furtado de 18 de janeiro de 1754, in A.H.U. — M.P. (1773-1775),

(136) "Sem que entre aos moradores quem lhes cultive as fazendas he dificultoso o atalhar e extinguir o tirano contrabando que aqui se faz com os indios" (Ibidem).

(137) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra ofricana.

(138) Cf. Ofício de Mendonça Furtado de 18 de janeiro de 1754, in A.H.U. — M. P. (1773-1775).

Mas como introduzir escravos negros? Com a miséria e fraqueza dos moradores? Com a mesquinhez econômico-financeira do Estado? Mendonça Furtado cogitou confiar êsse encargo — mal necessário do processo de desenvolvimento econômico do disputado patrimônio — a uma Companhia nacional de comércio. Convocou os lavradores menos desafortunados para expor-lhes o seu plano. Afirmou-lhes com persuasão e forte crença que no estabelecimento de semelhante emprêsa estaria a fortuna de todos. Tocados da mesma expectativa e confiança, os colonos perfilharam sem delongas o amadurecido projeto nascido no cérebro privilegiado do capitão-general. A instituição de uma Companhia de comércio (139) seria, no seu entender, o único meio de arrancar o Estado do abatimento em que se encontrava. Entre outras vantagens, a emprêsa solucionaria o grave problema da escassez crescente de mão-de-obra, com a introdução de escravos que seriam fornecidos aos lavradores em justas condições. Seria, outrossim, o instrumento adequado para que fôssem rigorosamente cumpridas as leis referentes à liberdade dos índios (140).

Cada lavrador interessado concorreu com a sua parte para a realização do capital social da projetada Companhia de Comércio e Navegação. Com isso angariou-se a modesta quantia de 32 mil cruzados, fundo que "he insignificante para hü objecto tão grande" (141). Era, com efeito, o melancólico testemunho da miséria da colônia.

---

(139) O sistema não era novo. O norte do Brasil já havia tido experiências dessa ordem, em que os resultados não foram nada animadores, com o estabelecimento do monopólio dado em 1682 a Pascoal Pereira Jânsen e, em 1692, à Companhia de Cacheu (Cf. Livro Grosso do Maranhão, in A.B.N., vol. 66, 1a. Parte, pág. 135; Viveiros, Gerônimo de — op. cit. 1.º vol., pág. 84.

(140) "Não pode a ruina deste Estado ter melhor principio de restabelecimento que de hua Companhia do Comércio Nacional para se introduzirem negros nelle com que se fabriquem as excelentes e infinitas terras que se acham ao dezamparo..." (Carta de Mendonça, datada do Pará a 18 de janeiro de 1754, a Diogo de M. Côrte Real, in A.H.U. — M.P. 1773-1775. Êste documento acha-se publicado nos A.B.P.P. Doc. n. 119, t. III, págs. 207 e segs. Pará, 1904).

(141) Ibidem. (O manuscrito, guardado no Arquivo Histórico Ultramarino, menciona 32 mil cruzados. O ofício que se acha publicado no mencionado tomo dos A.B.P.P. refere-se, porém, a 30 mil).

Temeroso de um possível esmorecimento da parte dos lavradores do Pará e Maranhão, Mendonça Furtado recorreu para a poupança do reino. Expôs a fragilidade econômica e o infortúnio do Estado. Ao mesmo tempo que apontou os benefícios que seguramente adviriam de semelhante empreendimento, solicitou ajuda (142). O auxílio êle próprio o alvitrou : a entrada, na emprêsa, das praças de Lisboa e Pôrto. De privilégios sòmente pediu três que, segundo seu parecer, em nada prejudicariam a Real Fazenda "e podem concorrer muito para o restabelecimento de todo este Estado" : isenção de direitos das madeiras levadas a Lisboa na torna-viagem dos navios empregados no transporte de escravos negros; o dinheiro que entrasse para a sociedade monopolista não ficaria sujeito à execução por dívidas contraídas depois; e, finalmente, que o mesmo tivesse isenção de confisco até mesmo nos casos de lesa-magestade (143).

Não ficou nessa súplica a insistência do capitão-general do Estado. Dias depois, a 1.º de fevereiro de 1754, enviou outro ofício a Diogo de Mendonça Côrte Real. Frisando a resistência dos jesuítas contra o cumprimento das ordens reais sôbre as administrações das aldeias, Mendonça refere-se, novamente, às vantagens do estabelecimento de uma Companhia de comércio, única maneira de se conseguir a liberdade dos índios e de se resolver o aflitivo problema da escassez de mão-de-obra, de cuja carência resultava a po-

(142) "se S. Magestade com sua real piedade não a proteger e amparar experimentarão estes moradores a sua total ruyna adonde esperavam achar a sua redempção. Se este estabelecimento prosperar como me persuado, se S. M. for servido protege-lo e animalo cresserão as suas reaes rendas, e tudo o que hoje são fazendas dezertas e mattos incultos serão em poucos annos Engenhos rendosissimos e Plantações Larguissimas com que se engrosse o comercio e se troque a esterelidade e mizeria em que vive nestas terras em abundancia e fartura. E se porão os ódios de boa fé com os moradores e faremos com eles novas Povoações que enchão estes certões..." (Ibidem).

(143) Ibidem.

breza do Estado (144). No dia seguinte (2 de fevereiro de 1754) era endereçada ao rei D. José I uma representação dos colonos, acompanhada de uma petição de Mendonça Furtado "para que sendo V. Magestade servido lhe pode difirir na forma que pedem" (145).

No reino, o apêlo do capitão-general foi recebido com entusiasmo. Sebastião José de Carvalho e Melo, tocado da animação do mano, começou logo a trabalhar no projeto. Mostrou-se inteiramente de acôrdo com o plano, mas queria-o muito maior, tão grande como a ambição que lhe ia na mente. Foi, assim, instituída a gigantesca Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, cujo alvará régio de confirmação foi dado em Lisboa em 7 de junho de 1755, logo no dia imediato ao da petição dos homens de negócio da praça de Lisboa (146).

Contemporânea da poderosa Companhia de comércio é a lei de D. José I de 6 de junho de 1755, restituindo "aos indios do Grão Pará e Maranhão a liberdade das suas pessoas e bens" (147). No dia seguinte, 7 de junho, um alvará com fôrça de lei determinava que os índios fôssem governa- principaes e Justiças Seculares, com inhibição das adminis-

---

(144) "O comércio dos generos deste Paiz com o estabelecimento da nova Companhia que estes moradores intentão para a introdução dos Pretos poderá aumentarse muito sendo dificultoso o adiantarem os trabalhos sem cultores bastantes para suas fazendas, e enquanto elle carregar só sobre os Indios não entendo que tirem delles grandes interesses, antes me persuado a que se conservarão na penuria e confuzão em que athe gora tem vivido" (A.B.P.P. Doc. n. 117, t. III, págs. 203 e segs. Pará, 1904).

(145) Idem, Doc. n. 99, págs. 178 e seg.

(146) Cf. Estatutos da Instituição da Companhia, guardados no A.H.U. — M.M. n. 23 (1755-1757). Acham-se impressos — Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. Lisboa, 1755.

(147) Cf. "Ley porque V. Magestade ha por bem restituir aos Indios do Grão Pará e Maranhão a liberdade das suas pessoas, e bens, e commercio, na forma que nella se declara". Lisboa, 1755.

trações dos Regulares, derogando todas as Leys, Regimentos, Ordens e Disposições contrárias" (148).

Como não podia deixar de acontecer, à criação da Companhia de comércio e à liberdade dos índios seguiu-se a grita dos descontentes (149). Um carta datada do Pará a 8 de abril de 1757 narra como se fêz a publicação da lei pombalina de 7 de junho de 1755, extinguindo a administração temporal das aldeias, exercida até então pelos regulares (150). Outra, de 2 de maio daquele mesmo ano (1757), refere-se ao comportamento de alguns religiosos da Companhia de Jesús, retirando-se das aldeias e carregando tudo que havia de valor, sendo nesta conduta amparados pelo próprio visitador e vice-provincial, o padre Francisco de Toledo (151).

À publicação da lei de 7 de junho de 1755, mandada executar pelo governador e capitão-general, seguiu-se a reação dos jesuítas (152). Para a administração das aldeias havia sido nomeado um diretor, vencendo a sexta parte do lucro líquido do comércio dos índios "pelo trabalho de civilisarem as Povoações... E como leva aquele prêmio, naturalmente hão de promover o comércio porque quanto mais se lhe engrossarem os Indios em cabedaes por meio da agricultura e comercio, tanto mais proveito se lhe segue, e este

---

(148) Cf. "Alvará com força de Ley, porque Vossa Magestade há por bem renovar a inteira e inviolavel observancia da Ley de doze de Setembro de mil seiscentos sincoenta e tres, em quanto nella se estabeleceo que os Indios do Grão Pará e Maranhão sejam governados no temporal pelos governadores"... Lisboa, 1755.

(149) Veja-se o capítulo — Os detratores.

(150) A.P.C.M. — Códice n. 695, C.G.M. (1752-1757). A notícia da lei da abolição do govêrno temporal das aldeias aos regulares acha-se publicada nos A.B.A.P.P. — Doc. n. 155, t. IV, págs. 182 e segs. Pará, 1905.

(151) A.B.A.P.P. Doc. n. 161, t. IV, págs. 209 e segs. Pará, 1905.

(152) Idem, Doc. n. 165, t. V, págs. 193 e segs. Pará, 1906.

foi o fundamento que me moveo a estabelecer o ordenado na sobredita forma" (153).

Emancipado o índio e assente em sólidas linhas a nova emprêsa de comércio e navegação, os dias dos jesuitas no Estado estavam contados. A Companhia de Jesús não poderia subsistir às investidas pombalinas. Um ofício datado do Pará a 22 de outubro de 1757 (154). enumera os religiosos desterrados por ordem do governador em cumprimento do que lhe fôra ordenado pela Coroa : Padre Domingos António, reitor do Colégio dos jesuítas na cidade de Belém (155); padre Luís de Oliveira, Procurador das Missões (156); padre Manoel Afonso, "que tambem vendeo o gado da povoação em que se achava que era a aldea de Arucará, hoje Villa de Portel" (157); padre Lourenço Kaulim, "pelo procedimento que teve na despedida da sua aldea" (158); padre Luiz Álvares (159); padre Joaquim de Carvalho; padre João Daniel; padre Joaquim de Barros e, finalmente, o padre António Maysterbourg "que adiantou uma canoa carregada de cacao e devendo visitar-se na Fortaleza do Gurupá, se acharam entre o cacao Imagens..." (160).

---

(153) Cf. Carta datada do Pará a 21 de maio de 1757 (Idem, Doc. n. 156, t. IV, págs. 184 e segs. Pará, 1905). Sôbre a nova administração das aldeias veja-se o "Directorio Que Se Deve Observar Nas Povoaçoens dos Indios do Pará e Maranhão Enquanto Sua Magestade não mandar o contrário". Lisboa, 1758. O Regimento do "Directorio", de 3 de maio de 1757, composto por 95 capítulos, acha-se, ainda, in Collecção Chronológica de Leis Extravagantes, Posteriores à Nova Compilação das Ordenações do Reino, t. IV, págs. 25-68. Coimbra, 1819.

(154) A.B.A.P.P. — Doc. n. 190, t. V, págs. 281 e seg. Pará, 1906.

(155) "pelo insultante e escandaloso protesto que me fêz" (Ibidem).

(156) "que devendo sair daquela povoação a roubou escandalosamente que até lhe vendeo o gado e as canoas, chegando ao excesso de furtar da Igreja a Custodia em que se expunha o Santissimo... Este padre era hum dos mais habeis homens de negocio" (Ibidem).

(157) Ibidem.

(158) Ibidem.

(159) "que cometeo o sacrilegio insulto de ir as Imagens Sagradas que estavam nos Altares e tirarlhe os resplandores de prata os uaes lhe foram tomadas na Fortaleza de Gurupá, cujo comandante nos remeteo e eu os entreguei ao Bispo para os fazer restituir aquela nossa Parochia" (Ibidem).

(160) Ibidem.

Repare-se, pois, na aspereza e acrimônia da acusação. Outra carta do capitão-general, datada do Pará a 20 de novembro de 1757, expressa idêntico amargor e inclemência (161).

Com semelhantes relatórios não admira que a realeza, assovelada por Mendonça Furtado e por Sebastião de Carvalho, estendesse aos indígenas de tôda a colônia a emancipação dada aos índios das capitanias do norte (162).

Desferiu-se, finalmente, o último golpe com a lei de 3 de outubro de 1759, impressa na Secretaria de Estado dos Negócios do Reino, que expulsou os religiosos da Companhia de Jesús "dos seus Reinos e Dominios" (163).

A partir dessa data, competia ao govêrno do Estado proceder contra os que tivessem trato com os jesuítas (164). Excluídos os padres da administração das aldeias e expulsos, por fim, das capitanias do Pará e Maranhão, a realeza resolveu seqüestrar todos os seus bens móveis e de raiz, cujos valores foram já inventariados (165).

Em agôsto de 1760, afinal, os capitães dos navios Nossa Senhora da Arrábida e Nossa Senhora da Madre de Deus transportaram para Lisboa os últimos jesuítas — 40 do Pará e 86 do Maranhão — "à razão de 60$000 réis cada um mandando sua Magestade fazer a despesa deles por conta do Seqüestro e do dinheiro que produzir as rematações dos seus bens" (166).

---

(161) Idem. Doc. n. 216, t. VI, págs. 6 e segs. Pará, 1907.
(162) Cf. "Alvará com força de Ley, porque Vossa Magestade he servido ordenar, que a liberdade que havia concedido aos Indios do Maranhão para as suas pessoas, bens e Commercio, pelos Alvarás de seis e sete de Junho de mil setecentos e cincoenta e cinco, se estenda na mesma forma aos Indios que habitão em todo o continente do Brasil, sem restricção, interpretação, ou modificação alguma, na forma que nelle se declara". Lisboa, 1758.
(163) Cf. "Ley porque Vossa Magestade he servido exterminar, proscrever e mandar expulsar dos seus Reinos e Dominios, os Religiosos da Companhia denominada de Jesus". Lisboa, 1759.
(164) A.B.A.P.P. — Doc. n. 340, t. VIII, págs. 151 e seg. Pará, 1913.
(165) Vejam-se os quadros demonstrativos dos bens seqüestrados...
(166) A.B.A.P.P. — Docs. ns. 348 e 349, t. X, págs. 238 e segs. Pará, 1926.

Portugal voltava-se, enfim, para o norte do Brasil com a instituição da poderosa Companhia pombalina, onde encontraria a seiva vivificadora para ulteriores empreendimentos de natureza política e econômica. As condições financeiras da Coroa não lhe permitiam explorar, com recursos próprios, o rico patrimônio. D. José I tratou, no entanto, de resolver o problema por meio da nova emprêsa ultramarina. Essa modalidade de cessão, porém, não era nova, pois a monarquia tinha experiências anteriores. Surgiu, assim, a gigantesca Companhia do Grão Pará e Maranhão como nôvo ensaio de exploração do tráfico colonial português, medida concordante com a filosofia política do despotismo pombalino.

CAPÍTULO II

A ESTRUTURA JURÍDICO-SOCIAL DA COMPANHIA

a) O ORGANISMO DO "CORPO POLÍTICO" E OS PRIVILÉGIOS

O ESTABELECIMENTO da Companhia do Grão Pará e Maranhão foi, na verdade, o melhor estratagema do marquês de Pombal para livrar o Estado da ingerência dos religiosos nos negócios seculares. Representa, outrossim, uma inteligente manobra para libertar o reino da perniciosa ação dos mercadores estrangeiros, sobretudo dos chamados "comissários volantes" a serviço dos interêsses inglêses.

A miserável conjuntura do reino e da colônia foi-lhe enormemente favorável. Tudo convergia para isso. Afigura-se-nos que já ficou demonstrada a desgraça do norte do Brasil. O drama, aflitivo em todos os setores da vida, derivava, especialmente, das lutas entre missionários e moradores pela posse do índio, cuja mão-de-obra escrava era-lhes indispensável para o cultivo da terra e colheita das "drogas do sertão".

Pombal viu na instituição da Companhia, que nascera no cérebro de Mendonça Furtado, a fórmula mais indicada para enfrentar com êxito os prestigiosos padres que de há muito vinham investindo contra um patrimônio que, de direito e de fato, pertencia à Coroa. A realeza, seguramente, vivia apavorada com o imperialismo da poderosa Ordem. Daí o conflito entre os regulares e o Estado pela conquista e exploração da terra descoberta. Por isso mesmo, depois

da expulsão dos jesuítas, suas comunidades foram dissolvidas e seus bens seqüestrados. Nessa altura do século XVIII, a monarquia já estava comprometida na emprêsa colonial pombalina. A Companhia de comércio surgia, assim, como forte aliado do trono no combate aos missionários e aos mercadores que lutavam pela partilha política e econômica do rico patrimônio colonial da Coroa. A sociedade mercantil representa, pois, a primeira investida organizada de Sebastião José de Carvalho e Melo contra essas duas poderosas fôrças, ambas adversárias do seu despotismo.

Não admira, portanto, que a Companhia privilegiada fôsse logo apadrinhada pelo Secretário de Estado dos Negócios do Reino. A ação da nova emprêsa mercantil era inteiramente compatível com a filosofia do déspota e, em vista disso, sobremaneira uníssona com o seu programa de fomento ultramarino. Daí o fato do ministro de D. José I paraninfar e defender o nôvo empreendimento capitalístico que se propunha salvar a colônia.

O projeto de Mendonça Furtado entusiasmou o Secretário de Estado. A mencionada representação dos moradores das capitanias do Grão Pará e Maranhão, datada de 15 de fevereiro de 1754, suplicando ao rei a criação de uma nova Companhia de comércio, levou ao reino inusitado contentamento. Ao apêlo do capitão-general, para deleite dos comerciantes lisboetas e portuenses, seguiu-se um autêntico projeto de lei assinado por Pombal, como Ministro, e por dez "homens de negócios" da praça de Lisboa (1).

Os requerentes, animados por Sebastião de Carvalho e pela esperança de prestarem um grande serviço a Deus, ao rei, ao bem-comum e à colônia, pediam, em seus nomes e dos demais vassalos moradores no reino, o estabelecimento

---

(1) Rodrigo de Sande e Vasconcellos, Domingos de Bastos Vianna, Bento José Álvares, João Francisco da Cruz, João de Araújo Lima, José da Costa Ribeiro, António dos Santos Pinto, Estevão José de Almeida, Manoel Ferreira da Costa e José Francisco da Cruz. O manuscrito acha-se guardado no A.H.U. — M.M. n. 23 (1755-1757). Vejam-se, no entanto, os estatutos impressos — Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, pág. 18. Lisboa, 1755.

de uma Companhia de comércio e navegação para as capitanias do norte do Brasil, "que cultivando o seu commercio, fertilize ao mesmo tempo por este próprio meio a agricultura e a povoação que nelle se achão em tanta decadencia (2).

Os estatutos da nova emprêsa ultramarina, articulados em 55 parágrafos, datados de Lisboa a 6 de junho de 1755, foram aprovados por alvará de D. José I datado do dia seguinte (3).

Organizou-se a Companhia no âmbito do direito privado, como já o notou Waldemar Ferreira (4). Não se traçou nenhum contrato social. Tampouco o Estado redigiu estatutos para a emprêsa colonial. Os "homens de negócios", ao endereçarem a petição a D. José I, outra coisa não fizeram do que apresentar à Coroa um verdadeiro projeto de lei inteligentemente enunciado e cônsono com os seus próprios e imediatos interêsses. Contariam, seguramente, com a benéfica mediação de Pombal. Assim sendo, o rei limitou-se apenas a expedir o alvará de homologação, criando a Companhia e outorgando-lhe os vantajosos e relevantes privilégios que haviam sido articulados na maneirosa representação. Vejam-se os 55 parágrafos que figuram no requerimento dos suplicantes.

Por fôrça de semelhante diploma, a Companhia pombalina converteu-se em "corpo político". Emanada da manifestação de "homens de negócios", mercê de delegação régia, a Companhia não era apenas uma simples sociedade comercial. Senhoreando-se do monopólio do tráfico atlântico de certas áreas geo-econômicas, graças à generosidade da realeza, da qual recebeu amplíssimos poderes, a Companhia era, sobretudo, uma entidade autárquica investida de jurisdição de maior relêvo, dada a incumbência de ordem política que teria de satisfazer, contribuindo enorme-

---

(2) Idem, pág. 3.
(3) Cf. Alvará... (Idem, págs. 19 e seg.).
(4) O Direito Público Colonial do Estado do Brasil sob o Signo Pombalino, pág. 136. Rio de Janeiro, 1960.

mente para a cobertura militar de defesa do patrimônio ultramarino da Coroa que figurava, então, como uma das ambicionadas prêsas das grandes potências mercantilistas (5). Sob o aspécto político, a Companhia representa, assim, a transição de uma economia patrimonial ultramarina para uma economia mercantil de nítida modernidade, em que o Estado se associa a capitais particulares na salvaguarda do império.

O empreendimento atendia, dessa forma, à incontestável necessidade de defesa e valorização da terra descoberta, que de há muito reclamava segurança e trabalho multiplicador de riqueza social. Por isso mesmo a Coroa não vacilou em dar-lhe estrutura adequada, a fim de poder atingir os seus múltiplos objetivos.

Os 55 parágrafos que articulam os seus estatutos definem claramente as finalidades de natureza mercantil e administrativa, bem como certos aspectos que dizem respeito à vida e funcionamento da emprêsa.

Nos têrmos do parágrafo primeiro da sua instituição, a afortunada emprêsa colonial, denominada Companhia do Grão Pará e Maranhão, formava um "corpo político". Tinha como organismo central diretivo, imediatamente subordinado ao rei, uma Junta da Administração, em Lisboa, composta de um provedor, sete deputados e um secretário (6). Havia ainda um artífice da Casa dos Vinte e Quatro (7) e três conselheiros. Entre êles eleger-se-iam, para os

---

(5) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(6) Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.
(7) A Casa dos Vinte e Quatro teve a sua origem em 1383. Tratava-se de estabelecer na Câmara de Lisboa uma fiscalização popular em favor da causa do Mestre de Avís, que o povo defendia. Era uma instituição representativa das corporações de ofícios em Portugal, distribuídos em 12 grupos — grêmios ou bandeiras — que constituíam o terceiro estado da nação. Era o órgão diretor e representativo. A denominação lhe viera da circunstância de que cada bandeira mandava para ela 2 representantes, de onde os vinte e quatro. Expressão do poder popular, constituia-se por eleição realizada anualmente no dia de São Tomé — 21 de dezembro. (Cf. Langhans, P. F. — A Casa dos Vinte e Quatro de Lisboa. Subsídios para a sua história. Lisboa, 1948;

casos de impedimento, um vice-provedor e um substituto (8).

Bem expressivo era logo o segundo parágrafo dos estatutos que exigia serem o provedor e deputados comerciantes portuguêses, naturais ou naturalizados, vassalos de Sua Majestade e moradores no reino (9). Deveriam, outrossim, ser interessados, pelo menos, com 10.000 cruzados na Companhia (10), condição que se não exigia ao artífice da Casa dos Vinte e Quatro e aos três conselheiros, desobrigados de ter capital na sociedade (11).

As eleições do provedor, deputados e conselheiros eram reguladas pelo artigo terceiro dos estatutos, e seriam feitas na Casa do Despacho da Companhia pela pluralidade de votos dos acionistas que nela tivessem no mínimo a importância de 5.000 cruzados em títulos. Os interssados que não fôssem portadores dêsse valor em ações poderiam, no entanto, unir-se entre si para perfazer a quantia exigida. Neste caso, porém, teriam direito a um só voto (12). Observe-se, pois, a limitação de voto condicionada ao montante do investimento dos acionistas. Ultimada a eleição, a Junta da Administração propunha, então, à Coroa, as respectivas nomeações, dependentes, todavia, do alvará régio de confirmação (13).

Sendo a Companhia formada do cabedal e substância própria dos interessados nela, sem a participação da Fazenda Real, a sendo livre a cada um dispôr dos seus próprios bens como melhor lhe parecesse, segundo a condição do parágrafo quatro dos seus estatutos, o govêrno da emprêsa seria inteiramente independente de todos os tribunais régios que por cousa alguma se podiam nêle introme-

---

Almeida, Eduardo de — Romagem dos Séculos. Guimarães, 1923; Sylva, José Soares da — Collecção de documentos com que se autorizam as Memórias para a vida del-Rey D. João I, t. I, Lisboa, 1734; Lopes, Fernão — Crônica de D. João I, vol. I. Pôrto, 1949.

(8) Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.
(9) Idem, parágrafo 2.º.
(10) Ibidem.
(11) Idem, parágrafo 3.º, pág. 3.
(12) Ibidem.
(13) A.H.M.F. — L.R.C. — C.G.P.M. n. 86; L.R.C.P.Q.A. — C.G.P.M., n. 2.

ter. A emprêsa ficava, assim, diretamente sujeita à Coroa, prestando conta dos seus atos apenas ao rei, árbitro supremo. Teria um Juiz Conservador privativo que resolveria tôdas as causas contenciosas em que fôssem réus quaisquer membros da Companhia. O favor régio concedeu-lhe jurisdição separada e privativa. No caso de falecerem no Brasil, ou em outra parte, os administradores ou feitores da sociedade, não podiam intrometer-se na arrecadação dos seus livros e espólios os "Juizes dos Defuntos e Auzentes", nem os dos Orfãos, ou qualquer outro que não fôsse o da Administração da Companhia (14).

Dispunha o parágrafo 5.º que as primeiras nomeações do provedor, deputados e conselheiros seriam feitas por Sua Majestade para servirem por tempo de três anos. Ao cabo do mandato prestariam contas aos que fôssem eleitos nos seus lugares. Sòmente poderiam ser reeleitos os que tivessem, pelo menos, dois terços dos votos apurados em assembléia. Os primeiros administradores nomeados pelo rei prestariam juramento perante o Juíz Conservador, antes de serem empossados nos seus respectivos cargos. Nas administrações seguintes, os eleitos fariam o juramento ante o provedor da Companhia, assinando logo depois o têrmo de posse em um livro separado para êsse efeito (15). A 16 de janeiro de 1760, a Coroa ampliou o referido parágrafo 5.º da instituição, determinando que no impedimento do provedor o juramento seria feito perante o vice-provedor e, na falta de ambos, pelo deputado indicado pela Junta (16).

Instituiu-se, outrossim, que deputados, secretário e conselheiros gozassem do privilégio de não poderem ser presos por causa cível ou crime sem ordem do Juíz Conservador. Os oficiais que fôssem às províncias em serviço poderiam usar de armas brancas ou de fogo para sua segurança e

---

(14) Idem, parágrafo 4.º, pág. 4.
(15) Idem, parágrafo 5.º.
(16) Cf. Resolução régia, datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F. — L.R.C. — C.G.P.M. n. 86).

dos seus cabedais. Deviam, entretanto, levar um alvará expedido pelo Juíz Conservador da Companhia em nome do rei (17).

Os papéis de ofício que dela emanassem seriam sempre expedidos em nome do provedor e deputados (18). Segundo os estatutos, para autenticar os documentos a Companhia adotou um sêlo onde se via gravada a Estrêla do Norte sôbre uma âncora de navio e a Imagem de Nossa Senhora da Conceição na parte superior (19).

Todos os negócios apresentados seriam vencidos pela pluralidade de votos. Os oficiais julgados necessários para o bom govêrno da Companhia eram de livre escolha do provedor e deputados, que ficavam com jurisdição de suspendêlos ou demití-los, conforme o caso, provendo outros, de nôvo, em seus lugares (20).

Tôdas as ofensas feitas a oficiais da emprêsa seriam castigadas como se se tratasse de oficiais de justiça do rei. Determinou-se, ademais, que tôdas as ordens emanadas da Companhia seriam passadas pelo Juíz Conservador por cartas feitas em nome do monarca, quer essas ordens dissessem respeito ao govêrno da instituição, quer à posse de embarcações para carretos de madeiras. Estas poder-se-iam cortar onde fôssem necessárias, pagando-se, porém, aos donos os preços que valessem (21).

O mesmo parágrafo (22) determinava que os trabalhadores que servissem à Companhia não poderiam ser requisitados pelos ministros. Pelo contrário, sendo-lhe necessários mais, poderia a emprêsa requisitá-los.

Teria desde logo a Companhia, à sua disposição, casas e armazéns para as suas instalações. Concedia-se-lhe lugar

(17) Cf. Instituição..., parágrafo 46.º, pág. 15.
(18) Idem, parágrafo 1.º, pág. 3.
(19) Jerônimo de Viveiros (op. cit. págs. 70-71) publicou uma reconstituição ideográfica do sêlo da Companhia, conforme a delineação dos estatutos da própria sociedade. Todavia, não encontramos nenhum timbre nos papéis do arquivo da emprêsa.
(20) Idem, parágrafo 7.º, pág. 5.
(21) Idem, parágrafos 8.º e 40.º, págs. 6 e 14.
(22) Ibidem.

competente para a edificação de estaleiros, armazéns e estâncias. Poderia fabricar navios mercantes ou de guerra, mandar recrutar gente de mar e guerra para as respectivas guarnições dos navios, no reino, nas ilhas ou nas capitanias do Grão Pará e Maranhão a que se destinava o giro mercantil. Os comandantes, capitães e mais oficiais seriam escolhidos pela Companhia, da qual receberiam seus regimentos que deviam ser aprovados pela realeza (23).

Pelo parágrafo 14.º os requerentes pediam que a Coroa lhes fizesse doação de duas fragatas de guerra — uma de 30 até 40 peças, outra de 40 a 50 — para comboios e sucessivos serviços. Em virtude desta disposição passaram para o serviço da Companhia, por doação régia, as náus de guerra Nossa Senhora da Atalaia e a Nossa Senhora das Mercês, as quais, além de fazerem os comboios das frotas contra as investidas da pirataria, deviam também servir para as carregações de mercadorias (24).

As prêsas que seus navios fizessem aos inimigos da Coroa pertencer-lhe-iam inteiramente. Em caso de guerra os navios da privilegiada sociedade prestariam o seu concurso, mas com tôdas as despesas pagas, em "dinheiro de contado", no prazo de seis meses (25).

Nos parágrafos 22.º, 23.º e 24.º ficou instituído que a Companhia teria o comércio exclusivo para o Estado do Grão Pará e Maranhão. Só ela poderia traficar nas rotas de Belém e S. Luís. Fixaram-se, demais, os lucros das vendas dos gêneros nas capitanias do norte do Brasil : nas fazendas sêcas, 45% sôbre o primeiro custo em Lisboa e mais 5% no caso de venda a crédito; nas fazendas molhadas 15%, afora o sal que teria o preço certo e inalterável de 540 reis por alqueire. Se as mercadorias do reino fôssem negocia-

(23) Idem, parágrafos 9.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º, págs. 6 e seg.
(24) Idem, parágrafo 14.º, págs. 7 e seg.
(25) Idem, parágrafos 15.º e 16.º, pág. 8.

das a trôco de gêneros da colônia, de valor incerto, neste caso ficaria o ajuste à avença das partes interessadas (26).

Dado o caso de não concordar com êsse trato, o lavrador faria transportar os gêneros da terra por sua conta e consigná-los-ia ao seu correspondente, ou à própria Companhia, a quem, em qualquer dos casos, pagaria o transporte (27). Obrigava-se, porém, a emprêsa a vender por grossas partidas, em armazéns (28), e nunca por miúdo em tendas ou casas particulares (29). A introdução de escravos negros (30) ficou assente no parágrafo 30.º da instituição. À Companhia foi reservado o direito exclusivo da importação de mão-de-obra africana (31).

Os navios da gigantesca emprêsa ultramarina teriam a preferência de despacho e, bem assim, a maior parte dos artigos neles importados, destinados ao consumo da Companhia, ficariam isentos do pagamento de quaisquer direitos devidos à Coroa. As dívidas, de qualquer qualidade que fôssem, deviam ser cobradas a favor da Companhia pelo seu Juíz Conservador. Tôdas as pessoas, por maior privilégio que gozassem, se fôssem chamadas à "Mesa da Companhia", teriam obrigação de ir, "e, não o fazendo assim, o Juíz Conservador procederá contra elles como melhor lhe parecer" (32).

---

(26) "porque não seria justo nem que os habitantes daquelle Estado quizessem reputar tanto os seus generos, qué causassém préjuizo à Companhia; nem que a Companhia os abatesse de sorte, que, em véz dé animar a agricultura delles, impossibilitasse os Lavradores para a proseguirem, sendo o principal interesse daquelle Estado" (Idem, parágrafo 26.º, págs. 10 e seg.).

(27) Idem, parágrafo 27.º, pág. 11.

(28) Onde ficavam os armazéns da Companhia, em Lisboa ? Na Boa Vista, junto à praia ? E em Belém ? Na baía do Guajará, junto ao sítio onde se acha a atual Alfândega ? E em S. Luís ? Na Alfândega velha, na atual Travessa Marcelino Almeida, esquina da Rua Candido Mendes ? Vejam-se as ilustrações — desenho de Landi, guardado no A.H.U. (C.M.E.), e a fotografia que tiramos em S. Luís do Maranhão.

(29) Cf. Instituição..., parágrafo 28.º, pág. 11.

(30) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.

(31) Cf. Instituição..., parágrafo 30º., págs. 11 e seg.

(32) Idem, parágrafos 37.º e 38.º, pág. 14.

Em boa política de atração de capitais, dispunha o parágrafo 39.º da instituição, que as pessoas que entrassem na Companhia com 10.000 cruzados, pelo menos, desfrutariam do privilégio de homenagem na sua própria casa "naquelles casos em que ella se costuma conceder". Os oficiais seriam isentos dos "Alardos e Companhias de pé e de cavalo". E o comércio que nela se fizesse não só não prejudicaria a "nobreza herdada", mas, antes pelo contrário, seria um meio próprio para se alcançar a "nobreza adquirida" (33). Esta disposição é deveras modelar no propósito de atrair acionistas.

Tornou-se, assim, a poderosa Companhia a privilegiada detentora da navegação e do comércio com rendosos lucros (34) no tráfico das rotas atlânticas de Bissau, Cacheu, Angola, ilhas de Cabo Verde, S. Luís e Belém. Mas, como se a instituição ainda não estivesse bem pejada de favores para poder ter vida gloriosa e abastada, outros, cada vez mais extraordinários, se vieram juntar a êstes.

Logo depois da publicação do alvará de D. José I que instituiu a Companhia, escreveu Pombal a Mendonça Furtado dizendo-lhe que se disputavam as entradas na sociedade "de tal sorte que se ella tivesse de fundo seis ou sete milhões, todos se recolherião nos seus cofres dentro em breve tempo" (35).

Mas, ou porque esta tão grande aclamação só existisse na boa vontade do ministro todo-poderoso, ou pelo advir do terrível terramoto que sacudiu Lisboa, foi preciso forçar por leis a realisação do capital social da Companhia. Na verdade, por alvará de 30 de outubro de 1756 determinou-se que em tôda a província da Extremadura se não pudesse emprestar dinheiro a juros em quantia excedente a 300$000 réis. Todo o dinheiro que estivesse para ser empregado, enquanto

---

(33) Idem, parágrafo 39.º.
(34) Vide o capítulo — Os Balanços da Companhia.
(35) Cf. Carta de 4 de agôsto de 1755 (A.H.U. — M.P. 1755).

se não fizesse êsse emprêgo, seria dado a juros às pessoas que o pedissem para entrar com ações na Companhia (36).

Com o claro intento de atrair a nobreza, a Coroa não achou suficiente o mencionado parágrafo 39.º da instituição. Por alvará de 5 de janeiro de 1757, D. José I firmou a permissão de os nobres negociarem por meio da Companhia, ainda que desempenhassem altos cargos (37).

Os estatutos tinham consagrado o princípio de jurisdição privativa para o pessoal da Companhia. Mas o alvará de 10 de fevereiro de 1757 remodelou esta condição, estendendo o privilégio mesmo depois de acabadas as funções e emprêgos, e ampliando-o aos acionistas que possuíssem pelo menos dez ações (38).

Não ficou nisso a generosidade da Coroa. A 14 de novembro de 1757, um ofício da Junta da Administração afirma haver Sua Magestade concedido à Companhia o comércio exclusivo das ilhas de Cabo Verde e da costa da Guiné, pelo tempo de vinte anos. A emprêsa comprometia-se, em contrapartida, a pagar a despesa das fôlhas secular e eclesiástica, bem como fortalecer a defesa militar (39), para maior segurança do seu comércio (40).

A 10 de julho de 1770, ficou estabelecido que a Companhia teria mais 25% sôbre as carregações que saíssem do Pará para as fronteiras dos domínios espanhóis na América (41). Seria, outrossim, beneficiada com mais 10% de direitos de saída do Estado do Grão Pará e Maranhão para as referidas fronteiras, como fundo destinado a aliviar em

---

(36) A.H.U. — M.M. n. 23 (1755-1757).
(37) Ibidem.
(38) Idem, C.P. n. 14 (1751-1756). Um documento guardado na Biblioteca Estadual de Hamburgo refere-se à ampliação dêste privilégio dado à Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. Silveira, Luís — Portugal nos Arquivos do estrangeiro. I — Manuscritos portuguêses da Biblioteca Estadual de Hamburgo, pág. 142. Lisboa, 1946).
(39) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(40) A.H.U. — C.P. n. 14 (1751-1756); A.H.M.F. — L.R.C.P.J. C.G.P.M. n. 1; C.G.P.M. M.P. n. 1.
(41) Cf. "Decretissimo plano de commercio aprovado e ordenado por Sua Magestade em 10 de julho de 1770", in A.H.U. — C.P. n. 34 (1773-1777).

tudo ou na maior parte a Fazenda Real do pagamento das fôlhas eclesiástica, civil e militar daquela provedoria. Amealharia, além disso, mais 8% para se aplicarem em presentes aos governadores castelhanos das fronteiras *"para lhe ganhar as vontades e sustentarem a nosso favor este util comercio"* (42). Usufruia, ainda, mais 32% para mantença das novas fortalezas (43) e respectivas tropas (44). Com semelhantes benefícios, a Companhia teria, portanto, 75% sôbre as transações com as fronteiras espanholas, sem se incluir o que dispunha os parágrafos 23.º e 24.º da sua instituição sôbre o primeiro lucro concedido à emprêsa (45). Em contrapartida, porém, assumia pesados encargos que aliviavam enormemente a Fazenda Real. Os benefícios amealhados no giro mercantil dariam, no entanto, cobertura para tudo.

A 22 de dezembro de 1756, a realeza já havia ampliado parte dos privilégios referidos nos parágrafos da sua instituição e concedido outros. Já ficou dito que, pelo que dispunha o mencionado artigo 7.º dos estatutos, a Companhia tinha um Juiz Conservador com jurisdição privativa "e inhibição de todos os Juizes e Tribunaes para que conheça de todas as causas contenciosas, em que forem Autores, ou Reos os Deputados, Conselheiros, Secretario, Provedor dos Armazens, Escrivaens e Caixeiros ou as dittas causas sejão Crimes ou Civeis" (46). Da referida regalia passaram a usufruir as pessoas mencionadas no dito parágrafo "ainda depois de se acabarem os seus oficios os que trabalharem fielmente na Companhia" (47). O favor foi, outrossim, extensivo aos acionistas subscritores de 10.000 cruzados para cima (48). Repare-se, pois, na maneirosa política de atração de capitais particulares. Semelhante prerrogativa era,

(42) O grifo é nosso. Repare-se na maneirosa forma de subôrno !
(43) Veja-se o papel da Companhia na defesa do patrimônio da Coroa.
(44) Cf. "Decretissimo plano de commercio"...
(45) Cf. Instituição..., parágrafos 23.º e 24.º, pág. 10.
(46) Idem, parágrafo 7.º, pág. 5.
(47) A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).
(48) Ibidem.

naturalmente, um nôvo estímulo para que muitos procurassem se interessar na emprêsa.

Aos militares de patente igual ou superior à de alferes que servissem nos navios da Companhia, bem como ao pessoal da marinha, desde os contra-mestres até os capitães das naus de guerra e dos navios mercantes, foi dada "aposentadoria passiva para si e suas familias", devendo ser o privi légio executado pelo Juiz Conservador da sociedade (49). Foram, ademais, como os deputados da emprêsa, desobrigados de servir contra suas vontades em quaisquer cargos no reino ou no ultramar (50). Os deputados interessados na Companhia com 10.000 cruzados em ações, enquanto nela servissem e tivessem tais títulos, teriam o privilégio de nobres para efeito de não pagarem jugadas (51) das suas lavouras (52). Semelhantes regalias foram concedidas pelo favor régio a 22 de dezembro de 1756 (53). No ano anterior, a 26 de setembro de 1755, a Coroa já havia feito mercê à Companhia de um campo na praia da Boa Vista para construção de seus navios, bem como para armazéns e estância das suas madeiras, e de quatro depósitos junto à Casa da Moeda que pertenciam à Junta do Comércio (54).

E a dadivosidade da Coroa continuou a engrossar os privilégios da poderosa sociedade monopolista. A 16 de junho de 1758, o provedor e deputados da emprêsa, tendo ordenado aos administradores da Companhia na cidade de Belém que dessem início à construção dos armazéns destinados às mercadorias, requereram e conseguiram da munificiência de D. José I a trespassação de um terreno que dava frente para a baía de Guajará e que pertencia aos je-

(49) Ibidem.
(50) Ibidem.
(51) O imposto da jugada onerava sobremaneira a agricultura. Cada lavrador pagava de jugada, pôr jugo de bois, um moio de trigo ou de milho, conforme a sementeira que fizesse (Cf. Almeida, Fortunato de — História de Portugal, t. III, págs. 363 e seg. Coimbra, 1925).
(52) A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).
(53) Ibidem.
(54) Ibidem. Vide ainda, no mesmo Arquivo — L.R.C.C.G.P.M. n. 86.

suítas. A Junta da Administração prontificava-se, porém, a pagar o justo valor aos religiosos (55).

A 20 de agôsto de 1759, a realeza houve por bem conceder à Companhia a prerrogativa de poder cortar no pinhal de Alcácer do Sal tôda a madeira necessária para os seus estaleiros (56).

Para efeito de se evitar, com mais eficácia, o contrabando que se fazia em evidente prejuízo do comércio lícito, especialmente do exclusivo da Companhia, os deputados requereram e conseguiram da Coroa que os administradores da emprêsa, nas cidades de Belém e S. Luís, e o Juiz Conservador, em Lisboa, gozassem da mesma jurisdição que competia ao Conservador da Junta do Comércio pelo capítulo 17.º dos seus estatutos (57). Outrossim, os contrabandistas além de terem suas mercadorias apreendidas seriam obrigados a pagar em dôbro o valor da fraudulência, sendo a metade a favor dos denunciantes, como prêmio de seu zêlo, e a outra parte a favor da Companhia, em compensação dos prejuizos que lhe resultavam das referidas negociações (58). Todo e qualquer produto apreendido por guardas e oficiais sòmente poderia ser vendido, no reino, pela Junta da Administração da Companhia, e, no Estado do Grão Pará e Maranhão, pelos seus respectivos administrado-

---

(55) "transfiram na Companhia por seus procuradores a título de venda todo o dominio que tem naquelas propriedades, pagando-lhes a Companhia o seu justo valor que amigavelmente se poderá ajustar entre os religiosos e os administradores da Companhia" (Ibidem).

(56) Ibidem.

(57) "Sendo de gravíssimo prejuizo, não só à Fazenda Real, mas igualmente ao Bem-Comum do commercio, que algumas pessoas valendo-se de abominaveis meyos introduzão mercadorias nestes Reynos... Foy o mesmo Senhor servido encarregar a esta Junta o cuidado de evitar os ditos contrabandos, e de fazer executar todas as referidas Leys, Alvarás, Decretos e outras quaesquer Disposiçoens até agora estabelecidas e que de futuro se estabelecerem para evitar o referido delicto... foy S. Magstade tambem servida determinar, que o Conservador geral desta Junta seja Juiz Privativo do referido crime para delle devaçar..." (Estatutos da Junta de Commercio Ordenados por El Rey Nosso Senhor, No Seu Real Decreto de 30 de Setembro de 1755, Capítulo XVII parágrafos 4 e 5, pág. 23. Lisboa, 1756).

(58) A.H.M.F. — Là.R.C.C.G.P.M. n. 86.

res (59). A emprêsa comprometia-se, porém, a pagar à Fazenda Real os direitos devidos nas "Alfândegas e Casas de Despacho" e, bem assim, aos denunciantes, a metade do líquido apurado na venda dos gêneros e mercadorias apreendidas, ou da sua respectiva importância no caso em que a chegassem a cobrar pelas execuções que se fizessem aos culpados nos referidos contrabandos (60).

Seguem-se outros favores da realeza. A 23 de maio de 1764, a Companhia foi desobrigada do pagamento dos direitos de entrada e saída do anil exportado das capitanias do Pará e Maranhão, bem como dos emolumentos dos oficiais das alfândegas (61). A 17 de setembro de 1771, o benefício foi estendido ao gengibre "de doirar" (62). Pelo parágrafo 3.º da instituição, o café já usufruía de semelhante indulto (63). Compatível com a política de fomento ultramarino, a mercê foi dada, também, ao café dos lavradores do norte da colônia (64).

Todo o ouro, bem como o dinheiro pertencente à Companhia, saído dos portos de Belém e S. Luís, "não deve pagar os direitos de hum porcento do cofre". "Pertencendo a particulares o deve pagar". "O Conselho da Fazenda o tenha assim entendido e o faça executar com as ordens necessárias" (65).

---

(59) O documento, datado de Lisboa a 9 de março de 1762, acha-se assinado pelos seguintes deputados : José Francisco da Cruz, Paulo Jorge, João Rodrigues Caldas, Manoel Eleutério, Damaso Pereira, Domingos de Villas Boas e Caetano Jerônymo (Ibidem).

(60) Ibidem.

(61) Cf. Alvará datado de N. S. da Ajuda a 23 de maio de 1764 (Ibidem).

(62) Cf. Alvará dado em Lisboa a 17 de setembro de 1771 (Ibidem). Por alvará de 9 de junho de 1761, o gengibre já havia sido desobrigado do pagamento de direitos e emolumentos (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 2, 1761-1768).

(63) Cf. Instituição..., parágrafo 31.º, pág. 12.

(64) Cf. Alvará de 17 de setembro de 1771, in loc. cit. O indulto do café já havia sido concedido em 14 de abril de 1761, beneficiando, igualmente, os lavradores (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 2, 1761-1768).

(65) Cf. Alvará de 9 de março de 1758 (A.H.M.F. — L.R.D.A.S.M. n. 1).

A Companhia foi, outrossim, aquinhoada com a isenção dos "meios direitos" de todos os gêneros navegados por sua conta e risco do Estado do Grão Pará e Maranhão para Lisboa, desde que se destinassem à exportação para os países estrangeiros. Neste caso o embarque seria feito nas mesmas condições dos produtos exportáveis que pagavam direitos por inteiro, sem que, todavia, fôsse necessário meterem-se guardas a bordo dos navios. Para exato cumprimento de semelhante benefício, a Coroa mandou passar as devidas ordenanças ao Provedor da Casa da Índia, ao Administrador Geral da Alfândega do Açúcar e ao Provedor da Alfândega do Tabaco (66).

Pouco tempo depois, por determinação de 23 de junho de 1758, Sua Magestade houve por bem providenciar para que a Companhia fôsse desobrigada de pagar ao "Patrão Mor do Pará" os emolumentos, conservando-a na posse de fabricar os seus navios sem qualquer dependência do referido "Patrão da Ribeira" (67).

Queixavam-se de há muito o provedor e deputados da Junta da Administração contra certas arbitrariedades e prepotências de António Nunes de Souza, "Patrão Mor da Ribeira", estante em Belém, que pretendia haver dos navios e naus de guerra da Companhia a importância de 4$000 réis de "barcaça" por dia, enquanto cada um dos navios estivesse de "crena" (68), e 2$000 réis estando atracados antes e depois da "crena" (69). Exigia, além disso, dos administradores da emprêsa, a quantia de cinquenta réis de cada escravo, 1$240 de pranchas embarcadas e 2$000 por navio a título de entrada e saída (70). Diante de semelhante gravame que onerava grandemente a Companhia, e cujo bene-

---

(66) Cf. Alvará dado em Lisbôa, a 22 de março de 1758 (A.H.M.F. — L.R.C.C.G.P.M. n. 86).
(67) A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).
(68) Consêrto ou reparo dos navios nos estaleiros.
(69) Cf. Represencação da Junta, datada de Lisboa a 23 de junho de 1758 (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1, 1755-1760).
(70) Ibidem.

fício era amealhado por um particular, D. José I não teve dúvidas em aliviar a sociedade dêsse dispêndio que em nada favorecia o Estado (71).

A Companhia foi, ademais, aquinhoada com outros privilégios. Com efeito, a generosidade da Coroa não ficou nesses favores. Assim é que em 28 de abril de 1761, a realeza concedeu à Junta da Administração a regalia de poder assinar na Alfândega de Lisboa, em nome da sociedade, todos os despachos dos direitos que deviam pagar as fazendas pertencentes à emprêsa, relevando-a das fianças que prestavam para o mesmo efeito os particulares (72). Meses depois, em 2 de setembro dêsse mesmo ano, D. José I determinou que se não pudessem vender, penhorar nem executar os escravos que a Companhia vendesse fiado aos lavradores do Pará e Maranhão, sem a devida atestação dos seus administradores "para que conste que a mesma Companhia se acha inteiramente paga dos preços porque foram vendidos" (73). Por determinação régia de 4 de junho de 1761, os escravos introduzidos pela Companhia nos portos de Belém e S. Luís ficaram isentos do pagamento dos emolumentos aos oficiais das respectivas alfândegas e demais direitos devidos à Fazenda Real (74). Pretendiam o provedor da Fazenda e os oficiais das alfândegas de S. Luís e Belém extorquir dos administradores da Companhia, a título de emolumentos, as quantias seguintes : 9$040 réis pela primeira visita de cada navio negreiro, sendo 2$000 para o provedor, 5$760 para o escrivão da alfândega e 1$280 para o meirinho; 7$040 réis para o provedor pelo trabalho da segunda visita; 1$920 para o escrivão e 3$840 para a Guarda da Alfândega. À grita da Companhia seguiu-se a ordenança régia aliviando a emprêsa de semelhante violência e chantagem (75).

---

(71) Ibidem.
(72) Cf. Alvará de 28 de abril de 1761 (Ibidem).
(73) Cf. Alvará dado no Palácio de N. S. da Ajuda, a 9 de junho de 1761 (Ibidem).
(74) Cf. Ofício da Junta, datado de Lisboa a 4 de junho de 1761 (Ibidem).
(75) Ibidem.

Dado o papel político que o privilegiado acometimento teria de desempenhar, além da sua ação econômica sobremaneira vivificante, não admira que a monarquia a agasalhasse, investindo-a de consideráveis poderes e franquias. Na sua expressiva significação política, a instituição apresentava-se como poderosa aparceirada da administração ultramarina do despotismo pombalino. Dêsse singular concubinato entre o Estado e a Companhia resultou uma estrutura, sob certos aspectos inteiramente original, em que o "corpo político", assim constituído, era, deveras, o único órgão da emprêsa, que lhe administrava os negócios sem qualquer interposição que não fôsse a da autoridade régia de cuja anuência dependia.

Instrumento da monarquia para a colonização e defesa de certas áreas geo-econômicas do ultramar, a Companhia tinha uma estrutura jurídica peculiar, que dá especial singularidade à forma mercantilista portuguêsa no meado do século XVIII. Na verdade não intervinha capital do Estado. Era, pois, uma entidade coletiva de direito privado. Todavia, embora fôsse uma Companhia particular, tinha, por delegação da Coroa, concessão de serviço público. Dotada de autonomia governativa, à maneira de sua congênere de Pernambuco e Paraíba (76) e, relativamente, da Companhia Geral do Comércio do Brasil (77), dispunha de um tribunal privativo para as suas demandas ao qual presidia um Juiz Conservador próprio.

Era, no entanto, imprescindível que a emprêsa fôsse aquinhoada com a cessão do monopólio do tráfico para o Estado do Grão Pará e Maranhão, assim como para as ilhas

---

(76) Cf. Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa, 1759.

(77) Cf. Freitas, Gustavo de — A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720). Subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. São Paulo, 1951; Ferreira Waldemar — A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua Natureza Jurídica. Separata da Revista da Faculdade de Direito da Universidade de S. Paulo, ano L, São Paulo, 1955; História do Direito Brasileiro, t. III, págs. 254 e segs. S. Paulo, 1955; O Direito Público Colonial..., págs. 46 e segs.

de Cabo Verde e Guiné. Sem essa liberalidade, oriunda da conjuntura do império e da benevolência da monarquia, a Companhia minguaria a ponto de desaparecer. Com o exclusivo do comércio e da navegação das rotas de S. Luís, Belém, Bissau, Cacheu e ilhas de Cabo Verde, a Coroa deu-lhe segurança para viver e crescer como sociedade jurídico-privada. Em contrapartida, porém, a Companhia, como "corpo político" que realmente era, uniu-se ao Estado na colonização e defesa da colônia. Com isso pôde viver estreitamente apoiada no trono, com poderes muito latos compatíveis com o despotismo pombalino.

Sua estrutura apresenta, portanto, uma manifesta singularidade : — a Junta da Administração, aquinhoada pelo favor da Coroa com prerrogativas de gerência dos negócios da sociedade, e investida de poderes jurisdicionais deveras extraordinários.

A gigantesca emprêsa colonial devia apenas obediência ao rei. Dir-se-ia tratar-se de um "corpo político" reunido em Mesa — a Mesa da Companhia — deliberando como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao monarca, único poder de cuja vontade dependia e ao qual se associou : original simbiose entre a realeza e o capital particular. A instituição representa, com efeito, a terapêutica do despotismo pombalino para salvaguarda e segurança de um patrimônio ultramarino ameaçado, de um lado, pela ingerência das Ordens Religiosas nas questões seculares e, de outro, pela partilha política e econômica do Atlântico afro-brasileiro pelas grandes potências mercantilistas do século XVIII.

b) OS ACIONISTAS E O CAPITAL SOCIAL

A CRIAÇÃO da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão iria marcar o aparecimento, no Direito português, de uma instituição sui-generis, sem precedentes na História Ibérica. A singularidade da emprêsa mercantil deve-se, todavia, a uma nova conjuntura política ditada pelas urgentes necessidades do mercantilismo colonizador pombalino.

Pela primeira vez um grupo de comerciantes experimentados propunha ao monarca, em forma de estatutos, um plano de fomento ultramarino que era transformado em lei através de um alvará de confirmação da real mão e com a chancela do enérgico ministro, responsável pela iniciativa renovadora.

Aceitava a Coroa a instituição, "sem outro gasto de minha Fazenda, antes com beneficio della" (1), tornando-se, portanto, patrocinadora da idéia a que procurava emprestar o calor de sua aprovação através de várias concessões conteúdas nos próprios estatutos e ampliadas, mais tarde, com o fito de atrair para a Companhia os capitais necessários e indispensáveis à sua existência e ao seu crescimento orgânico.

Assim se estabelecia, inicialmente, a dependência da Companhia à pessoa real sem a ingerência de tribunais maiores ou menores (2), bem como se concedia aos bens de estrangeiros investidos na emprêsa as garantias concedidas

(1) Cf. Instituição..., pág. 19.
(2) Idem, § 4, pág. 4.

aos nacionais, mesmo em caso de guerra em que não haveria "arresto, embargo, sequestro ou reprezalia" (3).

Com deliberado propósito incentivador se procurou enobrecer os que entrassem para a sociedade monopolista com mais de 10 mil cruzados — privilégio de homenagem em sua própria casa. O ingresso na Companhia não só não deslustraria a nobreza, como abriria o caminho aos vogais para as ordens militares, com pequenas limitações que visavam o decôro da posição (4).

Alargando os horizontes da legislação, permitia a Coroa que os ministros de Estado e, bem assim, os que serviam nos Tribunais e Relações ou nos govêrnos militares ou civis do reino, bem como todos quantos tinham emprêgo no real serviço, pudessem contribuir para o estabelecimento da Companhia (5). Eis porque vamos encontrar, depois de 1755, ano da criação da emprêsa, várias pessoas de qualidade, a começar do próprio marquês de Pombal e de sua ilustre consorte, a condessa de Daun, subscrevendo ações ao lado de outras personalidades de escol, tais como a própria raínha (6) e outras pessoas da nobreza.

O interêsse da Coroa em drenar fundos para a gigantesca emprêsa ultramarina, cujo sucesso era aguardado, levou D. José I a conceder a pessoas "de qualidade" o direito de levantarem empréstimos junto ao "Juizo dos Orfãos", desde que aplicassem as respectivas somas em ações da Companhia mediante o pagamento de juros de cinco por cento ao ano (7). No "Livro do Registro das Escrituras", guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, acha-se, datada de 1757, a resolução da Junta da Administração para que se desse procuração aos deputados

---

(3) Idem, § 54, pág. 17.
(4) Idem, § 39, pág. 14.
(5) Cf. Alvará de 5 de junho de 1757, in A. H. U. — C. P. n. 15 (1751-1769).
(6) Ainda que a raínha D. Mariana Vitória não figure entre os subscritores até 1758, aparece com 50 ações em 1776.
(7) A.H.M.F. — L.R.E. da C.G.P.M. n. 90.

da Companhia, Domingos Bastos Viana e José Francisco da Cruz, para se obrigarem, em nome da emprêsa, a pagar anualmente na Junta os juros de cinco por cento que vencessem as parcelas adiantadas nos "Juizos dos Orfãos" daquela Côrte e seu têrmo pelos lucros competentes às ações das pessoas que os tomassem, para com êles se interessarem na sociedade. Para êsse fim assinariam as escrituras que celebrassem, recebendo o dinheiro para se entregarem os títulos correspondentes aos acionistas. Figuravam como emprestantes o marquês de Pombal (1.200$000 rs) e a condessa de Daun (2.400$000 rs), em 5 de outubro de 1757, e o Secretário de Estado, Tomé Joaquim da Costa Côrte Real (8.000$000 rs), em 26 de junho de 1758 (8).

Não menos ponderável foi o alvará de 21 de junho de 1766, em que a vontade soberana da realeza ordenava que o valor dêsses títulos girasse no comércio como dinheiro líquido (9). Não era esta, todavia, uma novidade da política financeira dos Estados europeus no século XVIII. No dia em que se aprofundar o estudo dos "padrões de juros" com que as monarquias absolutistas do mundo ocidental conseguiram drenar para os seus cofres somas que extorquiam do capitalismo burguês, encontraremos, seguramente, traços semelhantes em diversos momentos de suas nebulosas operações. É que, via de regra, já não bastava o mero incentivo dos juros para atrair capitais. Era preciso ainda ampliar concessões que muitas vêzes se transformavam em pesados onus para os herdeiros do trono.

De que tenha havido larga tramitação das ações é prova o confronto que fizemos através do levantamento dos acio-

---

(8) A procuração dada pela Junta da Administração da Companhia aos deputados Domingos Bastos Viana e José Francisco da Cruz, datada de 20 de maio de 1757, acha-se ssinada pelo sécretário da Junta, António Domingos do Passo, e pelos seguintes diretores: Rodrigo da Sande e Vasconcelos, J. de Bastos Viana, Estevão José, Manoel Ferreira da Costa, António dos Santos Pinto, João de Araújo Lima, Bento José Alves e J. Francisco da Cruz (Ibidem).
(9) A.H.U. — C.P. n. 15 (1751-1769).

nistas iniciais (10) e dos convocados para as eleições de 1776 (11). Os quadros seguintes são grandemente esclarecedores.

RELAÇÃO DOS ACIONISTAS FUNDADORES DA COMPANHIA (12)

(1755/8 — 1776)

Anos	Número de Ordem	NOME DO SUBSCRITOR	Número de ações Em 1755/1758	Em 1776	Observações
1755	1	Rodrigo de Sande e Vasconcelos	12	1	
	2	António dos Santos Pinto	15	15	
	3	Domingos de Bastos Viana	12	—	
	4	Estevão José de Almeida	12	6	
	5	Bento José Alvares	12	15	
	6	Manoel Ferreira da Costa	12	—	
	7	João de Araujo Lima	12	—	Capitão
	8	José Francisco da Cruz..	23	—	Tabaqueiro
	9	Mangel Madeira de Souza	12	—	Doutor
	10	José de Toca Velasco....	10	—	Ord. Alcântara
	11	Damazo Pereira	10	—	
	12	Pedro Fortunato de Menezes	5	9	Monsenhor
	13	Antonio Rebelo de Andrade	10	—	
	14	José da Costa Ribeiro	4	4	Desembargador
	15	António Jaques de Magalhães	10	8	
	16	José da Silva Leque	5	—	
	17	José Moreira Leal	11	—	Membro da Junta do Comércio
	18	José Lopes Ferreira	5	—	
	19	José de Torres Bezerra...	5	5	
	20	Domingos Ferreira da Silva	2	—	
	21	Maria Engrácia de Almada	6	6	
	22	António José de Almada e Melo	6	6	

(10) A.H.M.F. — L.R.A. da C.G.P.M. — Liv. 1.º, ns. 1 a 428; Liv. 2º., ns. 429 a 862 e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187.
(11) A.H.U. — C.P. n. 17 (1754-1776).
(12) Relação organizada com os elementos extraídos dos Livros de Registros das Ações, códices ns. 109, 110, 111, Liv. 1.º, ns. 1 a 428, Liv. 2.º, ns. 429 a 862 e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa.

23	António Correia Seixas....	5	—	
24	Luís Coelho Ferreira......	5	—	
25	André Joaquim Lobato....	10	—	
26	José Bezerra Seixas......	10	7	
27	Joaquim José Pereira Monteiro	1	—	
28	Teodora da Luz Pereira..	1	1	
29	Engênio dos Santos Pereira	10	—	
30	Domingos de Vilas Boas..	10	2	
31	João Luís Serra	10	—	
32	João Rodrigues Caldas ..	10	—	
33	Maria Antonia Joaquina de Almada	5	2	
34	João Alvares de Carvalho	1	—	
35	João Fernandes	4	—	Cirurgião
36	Miguel Angelo Basso ...	3	—	
37	Leonardo dos Santos Pinto	10	—	
38	Manoel Ribeiro Lima	5	5	
39	Antonio José Rodrigues de Souza	10	—	
40	Bento Afonso	10	—	
41	Francisca Clara da Assunção	1	—	
42	Mariana Barbara Benedita	1	—	
43	Manoel de Oliveira de Abreu Lima	1	—	
44	João Fernandes de Oliveira	20	7	Desembargador nascido em "Minas do Ouro Preto" (?)
45	António Ribeiro Neves ..	6	3	
46	Jacinto da Costa de Vasconcelos	9	—	Desembargador
47	José Álvares Monteiro ...	3	—	
48	Sebastião Gonçalves da Silva	1	—	
49	Joaquim Inácio da Cruz..	10	—	Tes. da Mesa da Misericórdia
50	Rafael de Oliveira Braga..	10	—	
51	José Rodrigues Lisboa....	10	—	
52	Inácio Pedro Quintela ...	10	—	Tabaqueiro
53	Emeretes Brito	3	—	
54	Francisco António Vieira da Silva	5	—	
55	Ventura Fernandes de Meireles	3	3	
56	Antonio de Castro Ribeiro.	10	—	
57	Manoel Alvares da Mota..	10	—	
58	João de Araujo Mota	10	22	
59	Manoel Dantas de Amorim	10	3	
60	André Marques	10	—	Capitão
61	Albertini, Frizoni & Juvalta	10	—	
62	Francisco Julião da Costa	5	—	

	63	Antonio Abreu Guimarães	10	3	Capitão
	64	Lourenço da Silva Abreu . .	10	—	
	65	José Rodrigues Esteves . .	10	—	
	66	Fernando José Marques Bacalhau	6	—	Da Junta do Tabaco
	67	Luís Lopes da Silva	3	—	
	68	Manoel Rodrigues dos Santos	5	—	
	69	Francisco Xavier de Castro	10	10	
	70	Luís Severino Marques Bacalhau	3	—	
1756	71	Paulo Jorge	10	10	
	72	Caetano Correia Seixas . .	20	25	
	73	Domingos Gonçalves Reis	10	10	
	74	Maria Teresa de Vaz . . .	3	—	
	75	Henrique da Costa Serra.	1	—	
	76	Lourenço Belfort	5	5	Maranhão
	77	João André Calvet	10	—	Tabaqueiro
	78	Margarida Josefa Leonor de Moura	2	—	
	79	José da Fonseca Henrique	1	—	Padre
	80	Caetano Jerônimo	10	10	
	81	Bento Dias Pereira Chaves	7	7	
	82	Manoel de Almeida Braga	10	—	
	83	Domingos Antunes Pereira.	10	10	Maranhão
	84	Manoel Corrêa Lopes . . .	1	—	
	85	Antonio Gonçalves Serra	5	—	
	86	Amaro Soares Lima	5	5	Pará
	87	João Pereira Caldas	1	—	
	88	Gualter Gomes de Souza	6	—	
	89	Manoel dos Santos Pinto	2	2	
	90	João de Almada Melo . .	14	1	Acionista da CCAVAD
	91	Francisco de Albuquerque Santiago	11	11	
	92	Baltazar do Rego Barbosa	3	3	Pará (Capitão)
	93	José Antunes de Carvalho	5	5	Bahia
	94	Alexandre Pinto Pereira . .	1	1	Sargento-Mor
	95	José Inacio da Gama Pinto	1	1	Cônego
	96	Duarte Lopes Rosa	3	3	Tabaqueiro
	97	José Alberto Lisboa	6	6	
	98	Bento da Costa de O. Sampaio	2	—	Desembargador
	99	Simão Pacheco	3	—	Reverendo
	100	João Luís Cardoso Pinheiro	10	—	
	101	João de Souza Azevedo . .	10	10	Pará
	102	Manoel Fanqueiro	4	—	Mato Grosso (Dr.)
	103	José Rodrigues Bandeira.	10	10	
1757	104	José Seabra Silva	5	—	Desembargador
	105	Luís de Moraes Seabra e Silva Dr.	5	—	Prov. de Órfãos
	106	José Domingos Ferreira da Veiga	10	—	

107	Ursula Maria Francisca Xavier da Silva	1	—	
108	Francisco Marcelino de Gouvea	10	—	Desembargador
109	João Castro Guimarães ..	10	—	
110	José Marques F. Castelo Branco	2	—	Desembargador
111	João Pinheiro da Fonseca	15	10	
112	Antonio Azevedo Coutinho	10	9	Desembargador
113	José da Silva Paes	2	—	Sargento-Mór
114	Gregório Dias da Silva..	5	—	
115	Rodrigo de Oliveira Braga	10	—	
116	Pedro Antonio Vergolino	80	10	
117	Francisco Damião de Mira Cruz	10	—	
118	José Antonio Cattelan e outros	3	—	Tabaqueiro
119	Sebastião José de Carvalho e Melo	6	—	Marquês de Pombal
120	Joaquim Rodrigues Vieira Botelho	20	10	
121	Lourenço Ferraz de Mendonça	5	—	
122	Diogo Vicente Sunher ..	10	10	Capitão
123	José da Câmara	10	3	Conde da Ribeira
124	Pedro de Brito da Silveira	2	2	Alferes
125	José Caminha de Vasconcelos	10	—	Conde Reposteiro
126	Agostinho de Moraes Campos	1	—	
127	Francisco José Lopes ...	10	10	
128	Lamberto Bolange	10	—	
129	Leonor Ernestina	12	6	Condessa de Daun
130	Luís José Correa de Lacerda	19	11	
131	José Domingues	10	5	
132	João da Silva Ledo	10	—	Capitão
133	Gonçalo Pereira Lobato e Souza	2	—	Maranhão (Gover.)
134	Gonçalo José Pereira Caldas	1	—	Capitão
135	Manoel Gonçalves de Carvalho	10	—	Doutor
136	Antonio Cardoso Saldanha	10	—	Capitão
137	Luiza Gonzaga	1	—	Condessa de Rapak
138	Ana Doroteia de Sande e Vasconcelos	20	—	
139	Manoel Eleuterio de Castro	10	10	

	140	João Henrique Martins ..	10	—	
	141	José Leitget	2	—	
	142	Anselmo José da Cruz ..	10	10	Tabaqueiro
	143	Maria Josefa C. Silva Velho	10	—	
	144	Domingos Lourenço	10	10	
1758	145	Tomé Joaquim da Costa Corte Real	30	30	Secretário de Estado

TOTAL 426

RELAÇÃO DOS NOVOS ACIONISTAS DA COMPANHIA (13)

(1776)

ACIONISTAS	Número de ações	OBSERVAÇÕES
Abadessa e Religiosas do Convento de Nossa Senhora de Nazareth da Vila de Setúbal	1	
Abadessa e Religiosas do Convento de Santa Apolônia	3	
Abadessa e Religiosas do Mosteiro de Vialonga	3	
Agueda Maria Tereza	1	
Aires de Sá e Melo	1	
Alberto Luís Pereira	1	
Alexandre Luís de Souza e Menezes	4	
Antónia Joaquina de Andrade e Almeida	1	
Antónia Quitéria Pimentel	1	
Antónia Teresa Joaquina de Aguiar Freire	10	Vínculo do Desembargador Manoel G. de Carvalho
António Álvares da Cunha	1	
António Carvalho	3	
António Cotrim	1	
António de Araújo Lima	6	
António de Oliveira Guimarães	1	
António Fernandes & Cia.	1	Herdeiros
António Francisco de Carvalho	1	
António Francisco Pereira	4	
António Freire	1	
António José de Figueiredo	1	
António José de Melo Muniz	2	Vínculo de Martinho Gonçalves Soto Maior
António José Malheiro	1	Padre
António José Ribeiro Leal	1	
António Moreira Lima	2	
António Pimentel de Souza	1	
António Rodrigues Botelho	4	Capitão
António Rodrigues de Oliveira	2	
António Salema Lobo de Saldanha e Souza	2	
António Xavier Soares	1	
Arcebispo de Lacedemônia	1	Vínculo de Maria Pimentel da Silva
Baltazar de Oliveira	1	Padre
Bento Alvares da Cunha	1	
Bento Antonio de Sampaio	2	
Bernardo Gomes Jácome da Costa	2	

(13) Relação dos acionistas feita pela Companhia a 4 de setembro de 1776, para se proceder a nova eleição (A.H.U. — C.P. n. 17, 1754-1776).

Camara da Basilica Patriarcal	1	
Capelães Administradores da Capela que instituiu D. Antónia Francisca de Mendonça	2	
Chanceler da Casa da Suplicação e o Intendente Geral da Polícia, administradores da Capela que instituiu D. Fernando M. Mascarenhas de Lencastre	9	
Claudio José Pereira	1	
Colegiada de Santo André	1	
Cofres das Coletas desta Cidade	1	
Conde de Soire	1	
Confraria de N. S. da Esperança dos Acadêmicos de Coimbra	1	
Congregação do Oratório da Cidade do Pôrto	1	
Custódio José da Silva Vieira	1	
Damião da Costa Ribeiro	1	Padre
Daniel Rademarker	1	Herdeiros
Diogo Barbosa	2	
Diogo da Mota Ribeiro	3	Herdeiros
Diogo Pereira Soares	2	
Domingos Francisco	2	
Estevão de Matos	1	
Eulalia da Silva	1	
Feliciana Joaquina da Assunção	1	
Felix Maria Ricco & Cia.	1	Herdeiros
Felix Rodrigues Palavra	1	
Fernando Rodrigues dos Santos	5	
Francisca Josefa	1	
Francisca Micaela da Fonseca	4	
Francisca Rita de Assis Coutinho	1	
Francisco Alvares	1	
Francisco da Silva Abreu	10	
Francisco Furtado de Mendonça	4	
Francisco Grean	1	
Francisco José da Fonseca	1	
Francisco José Vaz	1	
Francisco Manoel Calvet	10	
Francisco Maria de Almada	6	
Francisco Vito Dantas Fonseca	2	
Francisco Xavier Barruncho	1	
Francisco Xavier de Gois	1	
Francisco Xavier Pinto	1	Padre
Francisco Xavier Ramos	9	Vínculo do tio Francisco Xavier Ramos
Henrique Martins	2	
Hipolito José Pereira	10	
Inácio Monteiro de Souza	1	
Inês Margarida Friart	2	Herdeiros
Irmandade de Nossa Senhora da Encarnação (S. João da Praça)	14	
Irmandade do Santíssimo Sacramento (Fa. dos Martins)	1	

Isabel Antónia Coutinho de Camara	1	
Isabel Inácia Joaquina de Paula	1	
Jacome Bellon	12	Herdeiros
Jacome Ratton	10	Cronista. Foi para Portugal com 11 anos. Em 1762 naturalizou-se português
Jacinto Isidoro	1	
Jacinto Manoel de Souza	3	
Jerônimo Gonçalves de Souza	1	
Jerônimo José da Costa Ribeiro	1	
Jerônimo José Teixeira Palha	10	
João Afonso Viana	10	
João André Régio	1	
João Batista	1	
João Correa Pacheco	1	
João da Silva Franco	1	
João Ferreira	6	
João Ferreira e outros	7	
João Francisco de Lima Fonseca	10	
João Henrique Tonse	1	
João Luís de Oliveira	10	
João Pedro Donneker	3	
João Pedro Ludovice	5	Herdeiros
João Pereira de Carvalho	2	
João Pereira de Carvalho e outro	1	
João Pinto Rodrigues	1	Padre
João Roque Jorge	10	
Joaquim Braancamp de Almeida Castelo Branco	10	
Joaquim das Neves Ribeiro	1	
Joaquim Inácio da Cruz Sobral	10	Conselheiro
Joaquim José de Almeida Braga	10	
Joaquim José Estolano de Faria	10	
Joaquim José Rebelo	1	
Joaquim Pedro Belo	10	
Joaquim Pedro Quintela	10	
Joaquina Teodora Lima	1	
Jorge António Rodde	1	
Jorge Alberto Moreira e outro	1	
Jorge Manoel da Costa	7	Desembargador
José Alvares de Mira	10	Administrador
José Amaro da Cunha e Lagoas	1	
José Antonio da Silveira	1	
José Barbosa de Carvalho	1	
José Bento Ferreira de Faria	10	
José Cardoso Pinto Garcez	6	
José da Costa Santiago	1	
José da Cruz Miranda	5	
José da Silva Braga	1	Herdeiros
José de Seabra da Silva	3	
José de Menezes	1	
José dos Reis	1	
José de Oliveira	1	
José Dias Lopes	1	

José Duarte	1	
José Ferreira	2	
José Ferreira Coelho	10	
José Gomes Pires	1	
José Joaquim da Silva	-5	
José Joaquim Lobo da Silveira	1	
José Machado da Silva e outros	1	
José Manoel Ribeiro Pereira	10	
José Nunes ....,....................	2	
José Pedro de Rates Xavier da Silva.	1	
José Pedro Henriques	1	
José Vicente Sunher	1	
Lazaro da Silva Torres	1	
Lourenço A. Mexia Galvão	7	
Luís Bartolomeu de Faria	1	
Luís de Abranches Castelo Branco	4	Cônego — Herdeiros
Luís Rodrigues Cardoso	1	
Luiza Maria	1	
Manoel Alvares Moreira	1	
Manoel Antonio O. Fonseca	10	
Manoel da Costa Pinto Vieira	2	
Manoel da Cruz	1	Frei
Manoel de Meireles Rebelo	2	
Manoel da Silva	1	
Manoel de Moraes e Silva	1	Desembargador
Manoel de Passos Otoni	10	
Manoel Fanqueiro Frausto	4	
Manoel Ferreira de Carvalho	1	
Manoel Francisco Raposo	1	
Manoel Gonçalves de Carvalho	10	
Manoel Inácio Ferreira	10	
Manoel Jacinto Leitão	10	
Manoel José de Faria Machado Caramurú	1	Desembargador
Manoel José Viana	4	Herdeiros
Manoel Lopes da Silva	1	
Manoel Ribeiro Pinho	5	
Manoel Rodrigues de Abreu	1	
Manoel Rodrigues da Fonseca	8	
Maria Angelica Cardoso Garcez	5	
Maria de Vilas-Boas	8	
Maria Caetana	1	
Maria Joana de Azevedo	1	
Maria Josefa de Faria Salazar	1	
Maria Josefa de Oliveira	5	
Maria Josefa de Oliveira e outro	1	
Maria Juliana Inácia de Menezes	1	
Maria Luiza de Andrade e outro	1	
Maria Madalena	1	
Maria Madalena da Gama	1	
Maria Mauricia do O	6	
Maria Poza Caetano	1	
Mariana Vitoria de Bourbon	50	"Raynha Nossa Senhora"
Martinho Teixeira P. Chaves	2	
Mateus Antonio dos Santos	10	

Mateus Carret e outro	2	
Matias José da Costa	10	
Matias Lourenço de Araujo	17	
Miguel de Abreu Couceiro	3	
Miguel Lourenço Peres	10	
Miguel Pereira Guimarães	1	
Pedro Borges Pacheco	1	
Pedro Enéas Berurdi	1	
Pedro Rodrigues Ferreira e outro	1	
Pedro Xavier de Lemos	1	Herdeiros
Prioreza e Religiosas do Convento das Agostinhas Descalças	2	
Real Colégio dos Nobres	4	
Recolhimento de N. S. da Conceição da Cidade de Penafiel	1	
Religiosos do Convento de São João da Vila de Setúbal	1	
Romão José da Rosa Guião	6	
Sebastiana Maria e outros	4	
Sebastião Gonçalves Carneiro	1	
Serafina Dias	1	
Silvério Luís Serra	10	
Teodora Francisca da Fonseca	2	
Teodora Maria de Andrade	2	
Teotônio Alexandre da Costa	3	
Teotônio da Fonseca Amado	1	
Teresa Josefa de Leão	1	
Teresa Maria Joaquina	1	
Teresa Rosa Josefa	1	
Tomás Antonio Freire	4	
Valentim Prospero Salgado	1	
Vicente Joaquim Rodrigues Pontes	1	
TOTAL	738	

RESUMO

Antigos portadores de ações	426	(1755-1758)
Novos portadores de ações	738	(1776)
Total das ações em 1776	1.167	

Poucos são os acionistas de primeira hora que concorrem às eleições de 1776, ao passo que os eclesiásticos, principalmente ordens religiosas e confrarias, ausentes no momento da instituição da emprêsa, figuram, naquela convocação, com cerca de quatro por cento das ações que teriam, possìvelmente, origem no espírito religioso do português

que não se esquecia de contemplar a Igreja em seus testamentos. Apesar de constarem sete falecimentos em virtude dos quais os herdeiros comparecem às eleições de 1776 (14), nem sempre com a totalidade de ações dos defuntos, verifica-se que 54 dos 71 acionistas que subscreveram apólices em 1755 já não possuem os seus títulos, nem seus herdeiros: apenas 10 subsistem. Fraca densidade, portanto, inferior a 15%, que exprime bem a extraordinária instabilidade dos títulos, bafejados pela proteção oficial que lhes dera curso como meio circulante favorecido, aliás, pela constante valorização.

Como a Companhia, além dos lucros, até a restituição do capital, em 1782-1783, distribuiu dividendos acima de 5% e, por vêzes, superior ao dôbro (1766 a 1774), o investimento deixou margem a proveitos realmente substanciosos.

Ainda com o claro intento de angariar capitais para a emprêsa ultramarina de comércio e navegação, proibiu D. José I que durante a arrecadação de fundos para a Companhia se pudessem concertar empréstimos a juros superiores a 300$000 réis (15).

Tais incentivos eram completados pela liberdade que se dava aos acionistas de venderem total ou parcialmente as suas ações, mediante o registro no livro competente, como padrões de juros aos preços ajustáveis (16).

Apesar de tôdas essas vantagens, não foi possível integralizar de pronto o vultoso capital social da Companhia constituído de 1.200 ações no valor nominal de 400$000 cada uma, ou seja 480 contos de réis. Se é verdade que o terramoto de Lisboa quebrou o rítmo das subscrições e ditou uma paralização que se estendeu de novembro de 1755 a fevereiro de 1756, havia, no ocaso de 1755, apenas 493 apólices subscritas. No ano seguinte elas não superavam o número de 705 ações. Nôvo alento cobram as subscrições em

(14) A.H.U. — C.P. n. 17 (1754-1776).
(15) Cf. Alvará de 30 de outubro de 1756. Idem, C.P. n. 15 (1751-1769).
(16) Cf. Instituição..., § 51, pág. 17.

1757, em função, cremos, das concessões excepcionais ou talvez dos primeiros frutos positivos da emprêsa monopolista quando se vendem mais 448 que totalizam, então, 1.153 títulos. Em 1758 as ações elevaram-se ao número de 1.187, das quais julgamos que 23 não foram integralizadas, pois dos Balanços da Companhia verifica-se que constituíam o capital da sociedade apenas 1.164 ações no valor de 465.600$000 réis.

Como se vê, a subscrição do capital social contrariou a expectativa dos organizadores que esperavam dentro de cinco meses, na metrópole, e de um ano, na colônia, "fechar a Companhia para nella mais não poder entrar pessoa alguma" (17). Explica-se assim que a complacência real acudisse em favor da emprêsa monopolista para acelerar em 1757 a integralização do capital. Daí também, como analisaremos no capítulo dos Balanços, o recurso dos empréstimos de que lançou mão a Companhia para suprir as suas necessidades, mesmo porque a subscrição das ações não representava, de imediato, o encaixe das somas nominais, pois estavam os acionistas obrigados a ingressar para os cofres da sociedade mercantil com apenas 50% no ato da subscrição, sendo-lhe assegurado recolher o saldo em duas prestações iguais dentro de quatro e oito meses, respectivamente (18).

Não parece, porém, que a Companhia tenha atraído grande número de colonos e estrangeiros. Na verdade, pelo mero exame do rol dos acionistas (19) parece que os únicos estrangeiros que nela atuaram foram os seguintes:

Albertini, Frizoni e Juvalta.	10	ações	(ns.	422 a 431)
João André Calvet	10	"	("	526 a 535)
José António Cattelan	3	"	("	848 a 850)
Diogo Vicente Sunher	10	"	("	930 a 939)
Lamberto Bolange	10	"	("	968 a 977)
José Leitget	2	"	("	1082 a 1083)

(17) Idem, § 49, pág. 16.
(18) Ibidem.
(19) A.H.M.F. — L.R.A. da C.G.P.M.

As subscrições no Brasil parecem não ter alcançado igual número, pois, salvo carência de informações das fontes, não encontramos mais de 39 ações subscritas nos centros paraense, maranhense e baiano.

Temos, portanto, que mais de $\frac{9}{10}$ do capital pertencia a reinóis, de várias camadas sociais : nobreza, clero e burguesia como se infere da relação de acionistas.

O caráter da Companhia, como já o notou Waldemar Ferreira (20), se não deixa dúvidas quanto a ser uma sociedade por ações, não pode incluir-se entre as sociedades anônimas, apesar de rezar o parágrafo 48 da instituição : "contanto que as ações que forem de dez para sima, que são as bastantes para qualificar os Accionistas para os emprêgos da Administração della, não passem do segredo dos livros da Companhia às Relaçoens publicas". Concluiu, outrossim, o douto tratadista de direito comercial, que a Companhia do Grão Pará e Maranhão antecedeu à existência das sociedades anônimas que apenas no início do século XIX começavam a caracterizar-se na França.

Verdadeiramente, no tocante aos privilégios, os acionistas poderiam ser divididos em três categorias : na superior colocaríamos os portadores de dez ou mais ações, únicos elegíveis para o "corpo político", cujo nome deveria ficar oculto "no segredo dos livros da Companhia..." e "que se devem distribuir pelos Vogaes para as eleiçoens" (21). Abaixo dêstes, incluiam-se os portadores de cinco ou mais ações, condição básica para exercerem a função de eleitor (22). Por último, concorriam os portadores de menos de cinco ações que, entretanto, podiam cotizar-se para perfazer o total necessário para a expressão de um voto (23).

---

(20) O Direito Público Colonial..., págs. 141 e seg., § 33, Rio de Janeiro, 1960.
(21) Cf. Instituição..., § 48, pág. 16.
(22) Idem, § 3.º, pág. 3.
(23) Ibidem.

As ações nominativas, no valor de 400$000 réis, não poderiam ser resgatadas senão vinte anos contados do dia em que partisse a primeira frota despachada para o Brasil (24), admitida a prorrogação de dez anos condicionada, porém, à suplicação da Companhia e à concessão régia (25). Reservava-se, contudo, aos acionistas, o direito de venda de seus títulos mediante simples registro gracioso em livro destinado a êsse fim.

Do ponto de vista financeiro afigura-se-nos que as ações constituiram excelente negócio, pois fizeram jus a dividendos que nunca foram inferiores a seis por cento, tendo atingido progressivamente 11, 1/2 % em que se estabilizou nos últimos anos do período contábil (26) da Companhia (1768 a 1774), com uma média anual aproximada de 8,4 %.

Se considerarmos que, à guisa de "Fundo de Reserva", haviam sido levados à Conta de Capital lucros líquidos que somavam 875.079$773 réis segundo o Balanço de 1774, temos que cada ação deixara um lucro líquido aproximado de 752$000 réis durante o período contábil, portanto, 35$600 por ano, ou seja 8,9 %. Temos, pois, um avanço anual superior a 17 % em média, altamente compensador numa época em que, como vimos, o dinheiro se tomava a cinco por cento ao ano.

A solidez da Companhia no momento de sua descontabilização permitiu, ao contrário do que muitos pensam, o resgate das ações processado em três parcelas, a primeira de 50 % em 1782, a segunda de 25 % no mesmo ano e a última de 25 % em 1783. Já na circunstanciada represen-

---

(24) Promulgado o alvará régio de confirmação, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração da Companhia enviou logo no comêço de agôsto, ao Estado do Grão Pará e Maranhão, o iate São João da Cruz, comandado pelo capitão João da Silva, com o aviso do estabelecimento da emprêsa ultramarina (A.H.M.F. — D.C.G.P.M. — A, n. 3, de 13 de agôsto de 1755).

(25) Cf. Instituição, § 51, pág. 17.

(26) Chamamos "período contábil" àquele em que se procedem a Balanços (1755 a 1774).

tação à raínha D. Maria I, sem data, proclamavam os subscritores que a Companhia "vendo extinto o prazo da sua duração tem cuidado antes em livrar-se dos seus credores para liquidar melhor os capitais de seus interessados e realizar melhor o importe de suas ações" (27). O distrate dos capitais, bem como a progressiva valorização das ações e a percentagem dos dividendos podem ser vistos nos quadros seguintes.

(27) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778). Veja-se ainda o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.

ANOS	DIVIDENDOS (Percentagem sôbre o capital social)	Por Ação	Pelas 1.164 ações do fundo da Companhia	Quantias pagas	Quantias por pagar	Classes a que pertencem
1755 a 1759	19 1/2 %	78$000	90.792$000	90.792$000	—	Lucros partíveis durante o comércio da Companhia
1760	6 %	24$000	27.936$000	27.936$000	—	
1761	7 %	28$000	32.592$000	32.592$000	—	
1762	8 %	32$000	37.248$000	37.248$000	—	
1763	9 1/2 %	38$000	44.232$000	44.232$000	—	
1764	9 1/2 %	38$000	44.232$000	44.232$000	—	
1765	10 %	40$000	46.560$000	46.560$000	—	
1766	11 %	44$000	51.216$000	51.216$000	—	
1767	8 3/4 %	35$000	40.740$000	40.605$000	135$000	
1768	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.406$010	137$990	
1769	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.406$010	137$990	
1770	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.452$000	92$000	
1771	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.489$999	54$001	
1772	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.443$999	100$001	
1773	11 1/2 %	46$000	53.544$000	53.167$999	376$001	
1774	11 1/2 %	46$000	53.544$000	52.746$912	787$088	
1775	8 1/3 %	33$333	38.799$612	38.044$392	755$220	
1776	8 1/3 %	33$333	38.799$612	38.104$394	695$218	
1777	8 1/3 %	33$333	38.799$612	38.134$395	665$217	
1782	50 %	200$000	232.800$000	226.600$000	6.200$000	Distrate dos capitais
1783	25 %	100$000	116.400$000	113.200$000	3.200$000	
	25 %	100$000	116.400$000	113.106$098	3.293$902	
1787	10 %	40$000	46.560$000	44.490$029	2.069$971	Lucros acumulados
1798	10 %	40$000	46.560$000	38.221$506	8.338$494	
1813	4 %	16$000	18.624$000	13.576$772	5.047$228	
1815	4 1/4 %	18$000	20.952$000	14.768$980	6.183$020	
1816	4 %	16$000	18.624$000	14.687$973	5.936$027	
1818	4 %	16$000	18.624$000	12.597$803	6.026$197	
1819	4 %	16$000	18.624$000	12.273$840	6.350$160	
1820	4 %	16$000	18.624$000	12.193$826	6.430$174	
1824	3 %	12$000	13.968$000	8.259$704	5.708$296	
	342 %	1.368$999	1.593.514$836	1.524.785$641	68.729$204	

(28) O documento, datado de Lisboa a 12 de março de 1836, acha-se assinado por José Joaquim Lobo, então contador da extinta Companhia (A.H.M.F.) — Documentos Avulsos, Maço nº. 1 da C.G.P.M. Contas em dívidas de várias repartições (1760-1835); L. B. da C.G.P.M. nº. 76; Códice nº. 116, Lucros de 1765 da C.G.P.M. nº. 2; Códice nº. 115, Liv. 1º. de R.L.P. da C.G.P.M.; Códice nº. 113, Liv. de P. A. nº. 1 da C.G.P.M..

QUADRO DEMONSTRATIVO DA VALORIZAÇÃO DAS AÇÕES (29)

(1756 - 1775)

ANOS	CAPITAL (RÉIS)	LUCRO LÍQUIDO (BRUTO-DIVIDENDO)	PREJUÍZO (RÉIS)	VALOR PERCENTUAL	VALOR DAS AÇÕES (RÉIS)
1756/1759	465.600$000	232.700$704	—	150 %	**599$914**
1760	698.300$804	122.643$229	—	176 %	**705$278**
1761	820.944$033	186.668$811	—	216 %	**865$131**
1762	1.007.012$844	99.056$807	—	237 %	**950$403**
1763	1.106.069$651	—	17.325$535	233 %	**935$347**
1764	1.088.744$116	60.888$215	—	246 %	897$656
1765	1.149.632$331	119.163$546	—	272 %	1.090$030
1766	1.268.795$877	54.530$417	—	284 %	1.136$878
1767	1.323.326$294	13.391$149	—	287 %	1.148$382
1768	1.336.717$443	2.814$370	—	287 %	1.150$800
1769	1.339.531$813	972$675	—		1.151$636
1770	1.340.504$488	$003	—		1.151$636
1771	1.340.504$491	$400	—		1.151$636
1772	1.340.504$891	23$360	—	287 %	1.151$650
1773	1.340.528$251	73$470	—	(30)	1.151$720
1774	1.340.601$721	78$052	—		1.151$786
1775	1.340.679$773	—	—		—

Anotações marginais de ações que reproduzimos deixam não apenas perceber a importância e a data dêsse resgate — 75 % em 1782 e 25 % em 1783 (31) — como o recebimento de distribuição de dividendos que se processaram nos anos de 1787 (10 %), 1798 (10 %), 1813 (4 %), 1815 (4,1/4 %), 1816, 1818, 1819 e 1820 (4%) e 1824 (3 %).

Dos têrmos dessas declarações conclue-se, pelo exame da ação n. 1 de Rodrigo de Sande e Vasconcelos, que existiu um Livro n. 1 dos resgates onde os acionistas assinavam como recibo ao cobrarem a primeira prestação do resgate (200$000 réis). As últimas quotas foram igualmente registradas em livros especiais de ns. 2 e 3 respectivamente (32).

Quanto aos dividendos que, intermitentemente, se distribuíram (33) após 1775, como se verifica do mapa anexo, recebeu-os D. Rodrigo de Sande e Vasconcelos da seguinte forma :

28 / II / 1801	— 1a.	repartição dos acumulados (dividendos)	40$000
28 / II / 1801	— 2a.	" " " "	40$000
II / VIII / 1815	— 3a.	" " " "	16$000
II / VIII / 1815	— 4a.	" " " "	18$000
20 / XII / 1816	— 5a.	" " " "	16$000
3 / IV / 1818	— 6a.	" " " "	16$000
6 / VIII / 1819	— 7a.	" " " "	16$000
15 / I / 1821	— 8a.	" " " "	16$000
20 / XI / 1823	— 9a.	" " " "	12$000

Como se pode verificar do confronto dêstes elementos com os que constam da tabela anexa, embora haja um con-

---

(31) Veja-se o mapa do pagamento dos dividendos.

(32) Vide, a seguir, a ação n. 1 da Companhia, subscrita por Rodrigo de Sande e Vasconcelos. Publicamos, outrossim, seis ações de Pombal e duas de Gonçalo Pereira Lobato e Sousa, governador da Capitania do Maranhão.

(33) A repartição dos lucros fazia-se na Casa da Junta da Administração da Companhia, às terças-feiras, das 15 às 18 horas "ou aos mesmos acionistas ou a seus legítimos procuradores à vista das apólices das suas ações e dos poderes com que se legitimarem para assinar no Livro destinado para êste efeito os conhecimentos das entregas que se fizerem dos referidos lucros". (A.H.M.F. — Códice n. 91, Liv. R.E.C. da C.G.P.M. n. 1).

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ

N.° 4

Amortisada.

RECeberaõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados de

Quatrocentos mil reis —— 400U

importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na forma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na forma da sobredita Instituiçaõ, com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ.

N.º 901 Mendonça

RECeberaõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados de [illegible] —————— 400U

Quatrocentos mil reis ——————

importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na fórma da sobredita Instituiçaõ; com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu [illegible] Domingos de Basto [illegible] da dita Companhia [illegible] em treze de [illegible] de mil Sette centos e [illegible] e Sete ——

[illegible signatures]

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ.

N. 962 Menezes

RECEBERAÕ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados de o Ill.mo e Ex.mo Senhor Sebastiaõ Joze de Carvalho e Mello Secretario de Estado dos Negocios do Reino — Quatrocentos mil reis ———— 400U importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na fórma da sobredita Instituiçaõ; com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu Antonio Domingues do Passo Secretario da Junta da Administraçaõ da dita Companhia a fiz em Lisboa aos treze de Abril de mil settecentos sessenta e sette ————

Rodrigo de Sande de Vasconcellos

[illegible]

Bento Jozé Alvares

Manoel Ferreira da Costa

Joaõ de [illegible]

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ.

N.º 1099 Dixapa

RECeberaõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados do Ill.mo e Ex.mo Snr. Sebastiaõ José de Carvalho e Mello Secretario de Estado dos Negocios do Reino ——

Quatrocentos mil reis —————————— 400U

importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na fórma da sobredita Instituiçaõ, com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias dellas. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu Antonio Domingues do Passo Secretario da Junta da Administraçaõ da dita Companhia a escrevi em Lisboa aos doze de Outubro de mil settecentos e cincoenta e sette ——

Companhia geral do Grão Pará, e Maranhaõ.

N. 1100 Noventa

REceberaõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados do Illmo e Exmo Snr Sebastiaõ José de Carvalho e Mello Secretario de Estado dos Negocios do Reino Quatrocentos mil reis ——— 400U importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na fórma da sobredita Instituiçaõ; com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu Frederico Domingues do Passo Secretario da Junta da Administraçaõ da dita Companhia a fiz escrever em Lisboa aos doze de Outubro de mil settecentos sincoenta e sette.

[illegible signatures]

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ.

N.º 1101 [handwritten: Nola]

REceberaõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados do [handwritten: Ill.mo e Ex.mo S.r Sebastiaõ José de Carvalho e Mello Secretario de Estado dos Negocios do Reino]

Quatrocentos mil reis —————————— 400U

importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na fórma da sobredita Instituiçaõ, com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu [handwritten: Antonio Domingues do Passo Secretario da Junta da Administraçaõ da dita Companhia sobrescrevi em Lisboa aos [illegible] de Outubro de mil sette centos cincoenta e sette]

[Signatures: [illegible]]

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ.

N. [illegible]

REcebераõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo assinados de [illegible]

Quatrocentos mil reis ——— 400U

importancia do valor de huma Acçaõ com que se interessou na mesma Companhia para com ella haver o principal, e interesses, que lhe tocarem na fórma da sua Instituiçaõ, que se lhe entregou assinada por todos, e munida com o sello grande da Companhia, para que com esta lhe fiquem servindo de Titulos para segurança da referida Acçaõ, e interesses della, ao que tudo a mesma Companhia se obriga pelos seus Administradores presentes, e futuros, na forma da sobredita Instituiçaõ; com declaraçaõ, que nos casos de cessaõ, e distrate se apresentaraõ sempre na Mesa da Companhia os ditos Titulos originaes, sem que em nenhum caso possaõ valer as copias delles. E por firmeza se lhe passou a presente Apolice assinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e sellada com o sello grande da Companhia, que eu [illegible]

Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ

N. 1013 Morgado

REcebèraõ o Provedor, e Deputados da Companhia geral do Graõ Pará, e Maranhaõ abaixo aſſinados de Gonçalo Pereira Lobatto e Sousa Governador da Capitania do Maranhão

Quatrocentos mil reis ——————————— 400U

importancia do valor de huma Acçaõ com que ſe intereſſou na meſma Companhia, para com ella haver o principal, e intereſſes, que lhe tocarem na fórma da ſua Instituiçaõ, que ſe lhe entregou aſſinada por todos, e munida com o ſello grande da Companhia, para que com ella lhe fiquem ſervindo de Titulos para ſegurança da referida Acçaõ, e intereſſes della, ao que tudo a meſma Companhia ſe obriga pelos ſeus Adminiſtradores preſentes, e futuros, na fórma da ſobredita Inſtituiçaõ; com declaraçaõ, que nos caſos de ceſſaõ, e diſtrate ſe apreſentaraõ ſempre na Meſa da Companhia os ditos Titulos originaes, ſem que em nenhum caſo poſſaõ valer as copias delles. E por firmeza ſe lhe paſſou a preſente Apolice aſſinada pelos ditos Provedor, e Deputados, e ſellada com o ſello grande da Companhia, que eu Antonio Domingues do Passo Secretario da Junta da Administração da dita Companhia subscrevi em Lisboa aos quinze de Julho de mil settecentos e cincoenta e sette.

traste inicial de datas, a ordem das prestações e as somas distribuídas são efetivamente as que constam do relatório apresentado por José Joaquim Lobo, contador da Contadoria da extinta Companhia em 12 de março de 1836.

Apesar dos desastres que se verificaram na liquidação da sociedade por fôrça de vários fatores que exorbitam o campo limitado desta tese (34), conseguia ainda a gigantesca emprêsa monopolista compensar os seus acionistas ou sucessores com benefícios, dado que os polpudos lucros acumulados anteriormemnte, durante o giro mercantil, superaram as perdas que se verificarem no período deveras desinquieto da liquidação. Já reembolsados de seus capitais, receberam ainda em 37 anos (1787 a 1824) a soma de 190$000, ou seja a média de 5$000 réis anuais, 1,25 % de seus capitais primitivos.

As quantias não distribuídas a partir de 1765 quer de dividendos como de capitais distratados (12.693$902) num total de 68.729$204 réis devem ter passado dos cofres da Companhia para o Depósito Geral da Côrte, em Lisboa, como se legislava com relação aos ausentes (35).

A inópia de trabalhos especializados sôbre a economia da segunda metade do século XVIII, tanto para a História de Portugal como para a do Brasil, dificulta enormemente a análise do elemento humano que compõe os quadros da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. No dia em que se estudar em profundidade a economia dessa época, o tabaco principalmente (36), a nosso ver, muita luz se projetará sôbre êste período, permitindo conclusões mais objetivas do que esboçaremos dentro das limitadas possibilidades de nossas modestas pesquisas.

---

(34) Veja-se o capíulo — Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.

(35) Cf. Instituição..., § 53, pág. 17.

(36) Os arquivos de Lisboa, notadamente o Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo, guardam valioso acervo para o estudo da agricultura comercial do tabaco no século XVIII. Trata-se de uma tese que estamos elaborando — importante subsídio para a análise da economia atlântica luso-brasileira naquela centúria.

A posse de duas relações completas dos acionistas da emprêsa monopolista, em dois momentos característicos de sua vida, fundação (1755-1758) e fim do período contábil (1776), permimte-nos uma análise mais ou menos original do aspecto sócio-econômico da época.

Observemos, inicialmente, que as principais classes sociais estão representadas na Companhia embora variem os seus representantes, dada a tramitação das ações que estudaremos mais adiante.

A representação da alta nobreza, ausente no início da formação, acentua-se a partir de abril de 1757 quando se tornam possuidores de ações os mais destacados integrantes da fidalguia como o próprio marquês de Pombal (6 ações) e sua espôsa, a condessa de Daun (12 ações), bem como o Secretário de Estado, Tomé Joaquim da Costa Côrte Real, subscritor de 30 ações. Quer-nos parecer que se deve principalmente à série de medidas incentivadoras ditadas pelo monarca naquela época para drenar capitais para a emprêsa mercantil ultramarina. É curioso observar-se que em 1776 uma avultada soma de ações — cinqüenta — transformava a raínha D. Mariana Vitória de Borbon, então na regência, na maior acionista da Companhia. Neste momento, o principal acionista da fase de formação, Pedro António Vergolino, guarda-jóias da Coroa (37), que detinha oitenta ações em abril de 1757, conservava ùnicamente dez ações (38).

O clero, representado no momento da constituição do capital por raros elementos seculares de pequena importância econômica, torna-se possuidor de respeitável soma de ações, cêrca de 1/20 do capital da Companhia que estão em mãos de confrarias religiosas, beneficiárias, ao que tudo indica, de legados testamentários.

Tampouco faltou à Companhia o concurso do elemento funcional de alta representação: desembargadores, conse-

---

(37) Cf. Saraiva, J. da Cunha — A Baixela Germain. Subsídios para a sua história, pág. 21. Lisboa, 1934.

(38) A.H.M.F. — L.R.A. da C.G.P.M. Liv. 2.º, ns. 429 e 862, e Liv. 3.º, ns. 863 a 1.187.

lheiros, capitães, sargentos-mores, alferes, corregedores, juízes e até mesmo o governador da capitania do Maranhão, Gonçalo Pereira Lobato e Sousa.

Não obstante êsse caráter social, cremos que é o capital burguês investido na Companhia que oferece margem para estudos mais atraentes, principalmente no ensejo da organização do fundo capitalístico. É sobremaneira notável a incidência de poderosas famílias tabaqueiras, estreitamente ligadas a Pombal, como a dos Cruzes que ocuparam lugar de destaque na direção do Estado e no comércio português na segunda metade do século XVIII (39). Segundo o abalisado cronista da época, Jacome Ratton (40), um dos membros dessa família, António José da Cruz, da Congregação do Oratório de S. Felipe de Neri, foi fator preponderante da elevação de Pombal ao poder (41).

Dentre os membros da família, acionistas da Companhia desde 1755, destaca-se a figura de José Francisco da Cruz, portador de 23 ações, um dos donos da Fábrica de Rapé, contratador de tabaco, acionista também da Companhia Geral da Agricultura de Vinhos do Alto Douro, largamente aquinhoado com altas "atribuições oficiais e semi-oficiais". Outro membro, Joaquim Inácio da Cruz, "fornecedor do Arsenal de Lisboa e com largas atribuições estaduais e participações monopolistas" (42), possuía dez ações (43).

Do mundo do tabaco destacamos ainda outras influentes personalidades como José Rodrigues Bandeira, primeiro provedor da Junta do Comércio, onde dominam os tabaqueiros, dono de uma das maiores casas exportadoras de tabaco, também acionista da Companhia de Pernambuco e Paraíba,

---

(39) Cf. Macedo, Jorge B. de — A situação econômica no tempo de Pombal. Alguns aspectos, pág. 142. Pôrto, 1951.
(40) Recordações de Jacome Ratton sôbre ocorrências do seu tempo, de maio de 1747 a setembro de 1810. Segunda edição revista por J. M. Teixeira de Carvalho, Coimbra, 1920.
(41) Idem, págs. 257 e segs.
(42) Cf. Macedo, Jorge B. de — A situação..., págs. 142 e seg.
(43) Veja-se a relação dos acionistas e o respectivo número de ações.

subscreve em 1756 dez ações que ainda conserva em 1776 como não acontece com seus ilustres consócios.

Outro tabaqueiro, cujas atividades se estendem ao monopólio do sabão, Anselmo José da Cruz, tem igualmente dez ações em 1757 e conserva-as em 1776.

Um dos mais poderosos tabaqueiros — João André Calvet — subscritor de dez ações em 1756, um dos sócios principais da Companhia de Comércio da Ásia, onde tinha oitenta ações no valor de 24.000$000, falia em 1760 em conseqüência do terramoto de Lisboa que lhe destruira a frota recém-formada e a carga. Explicava-se, assim, que não detivesse as ações em 1776. Outro tabaqueiro — José António Cattelan — portador de três ações em 1757 quebrava em 1774. devendo à Fazenda Real 190.000$000 de que lhe é perdoado dois terços.

Outro membro do contrato do tabaco, sócio da Fábrica de Rapé, Duarte Lopes Rosa, detem seis ações que seus herdeiros conservam em 1776.

Inácio Pedro Quintela, portador de dez ações em 1755, é uma das figuras mais destacadas do mundo econômico e político (44), mercê da confiança do marquês de Pombal: pertencia às duas Companhias — Grão Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba — onde exerceu cargos de direção e estava ligado a uma grande firma de exportação de tabaco para a Espanha (45).

Temos ainda numa análise superficial que pode ser o ponto de partida para ulteriores investigações, uma poderosa classe econômica que detem em suas mãos cêrca de oito por cento das ações distribuídas entre os seus membros

(44) No dia em que se estudar a sociedade portuguêsa da época de Pombal ver-se-á até que ponto o dispositivo régio de permitir o ingresso da burguesia capitalista funcionou como elemento nobilitante, principalmente entre os comerciantes privilegiados que apelaram para esta solução quando não preferiram escalar à esfera superior através do casamento ou do ingresso direto (Cf. Macedo, J. B. de — A situação..., pág. 149).

(45) Cf. Ratton, págs. 101 e seg.

mais destacados. Lamentamos apenas que a dificuldade de identificação de outros elementos do ramo não nos permita aprofundar êste aspecto deveras importante do problema.

O paralelo entre os dois momentos distintos, o da fundação e o da véspera da extinção da Companhia, permite-nos observações muito curiosas. Assim, por exemplo, verificamos que a burguesia colonial subscritora de trinta e oito ações no momento da constituição do fundo capitalista da emprêsa, mantém intacta essa propriedade através de seus seis acionistas primitivos ou seus herdeiros (46). A que atribuir-se semelhante estabilidade? Maior solidez das fortunas ultramarinas ou o interêsse lisonjeiro de conquistar a simpatia da metrópole, contribuindo para a instituição que no momento desfrutava do beneplácito régio?

Dos 145 titulares de ações da Companhia que integralizaram as 1.164 ações constitutivas do seu capital em 1758, catorze haviam falecido em 1776 e sete herdeiros conservaram a totalidade de suas ações. Dos 131 restantes apenas 57 permaneceram nos quadros da Companhia em 1776;

(46)

N.º de Ordem das ações	NOMES DOS ACIONISTAS	Número de ações	
		Em 1756	Em 1776
521 a 525	Lourenço Belfort	5	5
564 a 568 785 a 789	Domingos Antunes Pereira	10	10
581 a 585	Amaro Soares Lima	5	5
615 a 617	Cap. Balta ar do Rego Barbosa	3	3
618 a 622	José Antunes de Carvalho	5	5
682 a 691	João de-Souza Azevedo	10	10
	S O M A	38	38

dêstes, 33 conservaram as suas ações iniciais, 21 possuíam menos apólices e os três restantes tinham conseguido acrescentar o número de seus títulos.

Cremos que o grande exôdo de acionistas deve-se, sobretudo, à modificação da conjuntura econômica que vigorava em 1755, ano da Criação da Companhia. Verifique-se, por exemplo, que dos mais importantes tabaqueiros identificados, tais como José Francisco da Cruz, Joaquim Inácio da Cruz, Inácio Pedro Quintela, Fernando José Marques Bacalhau, João André Calvet e José António Cattelan que representavam 62 ações, já não têm apólices em 1776. Subsistem apenas José Rodrigues Bandeira com 10 ações, Anselmo José da Cruz com outras dez ações e os herdeiros de Duarte Lopes Rosa, que conservam sòmente a metade de seus títulos.

O desconhecimento da segunda metade do século XVIII, que tanta sombra projeta sôbre a economia atlântica luso-brasileira da época, não nos permite aprofundar êste tema que, a nosso ver, poderá ser mais esclarecido quando se estudar a agricultura comercial do tabaco, do ouro de Mato Grosso que escoa pelos portos do norte da colônia, o giro mercantil da Companhia de Pernambuco e Paraíba, e a transição da economia portuguêsa em seqüência ao período de que nos ocupamos, ou seja de 1778 até 1808. É o apêlo à historiografia contemporânea que, na posse de preciosos arquivos, poderá sanar uma lacuna torturante para os pesquisadores do nosso passado colonial.

TERCEIRA PARTE

A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

CAPÍTULO I

A JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA

A COMPANHIA do Grão Pará e Maranhão designada, como vimos, nos seus estatutos "corpo político" (1), era administrada por uma diretoria, denominada Junta da Administração, composta de um provedor, sete deputados, um secretário e três conselheiros. Entre êles eleger-se-iam, para os casos de impedimento, um vice-provedor e um substituto. Os diretores seriam todos portuguêses, naturais ou naturalizados, e o provedor e deputados deveriam ser comerciantes interessados na Companhia, pelo menos, com mais de 10.000 cruzados em ações. Deviam, outrossim, ser domiciliados no reino (2). Em caso de ausência ocasional ou impedimento temporário, o provedor seria substituido pelo Junta (3).

Dotada de autonomia governativa, com poderes jurisdicionais realmente extraordinários, deliberava como órgão coletivo delegado e diretamente subordinado ao rei, único poder político de cuja vontade dependia (4).

Cabia à Junta da Administração exercer os poderes e as atribuições que os estatutos e as ordenanças régias lhe con-

---

(1) Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.
(2) Idem, parágrafo 2.º.
(3) Cf. Resolução régia, datada do Palácio de N. S. da Ajuda, a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F.) — L.R.C.G.C.P.M. n. 86).
(4) Veja-se o capítulo — O organismo do "Corpo Político" e os privilégios.

feriam para assegurar o funcionamento regular da emprêsa mercantil, promovendo a elaboração dos planos de atividade e esquemas de organização, assim como o regimento interno As deliberações da diretoria seriam tomadas por maioria de votos. Em caso de empate, o provedor ou seu substituto teria o voto de qualidade (5).

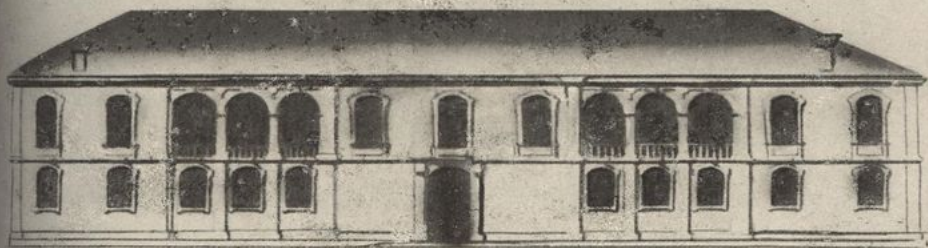
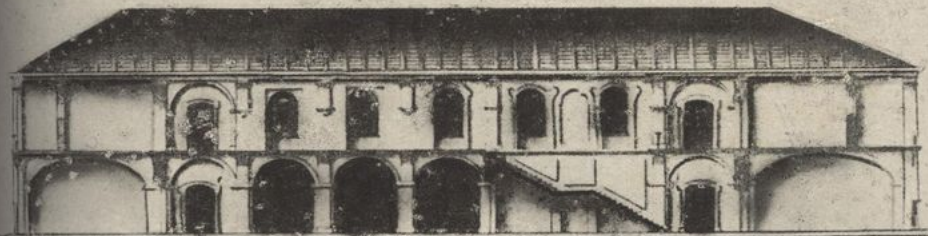
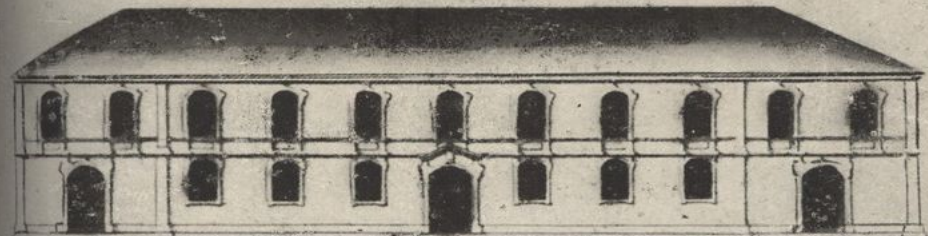
A Junta reunia-se, ordinàriamente, três vêzes por semana — nas tardes de tôdas as segundas, quartas e sextas-feiras — na Casa de Santo António "que S. Majestade foi servido concedo-lhe para êsse efeito", e, extraordinàriamente, quando convocada pelo provedor ou dois terços dos seus membros, sempre que os interêsses sociais exigissem a deliberação dos diretores-acionistas. As suas decisões ou resoluções constavam do livro de "Atas de Reuniões da Junta" (6).

A hora das sessões era determinada pelo provedor, a quem competia convocar, instalar e presidir as assembléias gerais ordinárias e extraordinárias, ressalvados os casos especiais de impedimento. Aos deputados faltosos, sem justificado motivo, era-lhes atribuída uma multa pecuniária, "para que não suceda que os negocios da Companhia padeçam por semelhante princípio". Podiam, no entanto, fazer-se representar por outro deputado mediante procuração com poderes especiais (7).

A subscrição das ações efetuava-se na sede da emprêsa. Enquanto o capital social da instituição não foi integralizado, preferiu-se o trabalho de sua expedição a outro qualquer de menor acatamento, cuidando-se nos intervalos das matérias do govêrno econômico da sociedade (8).

A nomeação da primeira Junta, por três anos, ficou reservada ao poder régio. As subseqüentes, porém, foram elei-

(5) Resposta da Junta ao "Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1, 1755-1760).
(6) Ibidem.
(7) Ibidem.
(8) Ibidem.

CASAS DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA EM LISBOA (?)

Frontaria das Cazas da Administração da Comp.a G.al pella parte do Mar

Elleração pella qual se vẽ todas as partes interiores do Edificio

Frontaria principal das Cazas da Administração da Companhia Geral

tas por um ano, na Casa do Despacho da Companhia, pela pluralidade de votos dos acionistas subscritores de, pelo menos, 5.000 cruzados em títulos. Os que não tivessem ações de valor correspondente a essa quantia podiam, entretanto, unir-se entre si para perfazer a importância estabelecida. Neste caso teriam, todavia, direito a um só voto. Os diretores podiam ser reeleitos, desde que conseguissem, no mínimo, dois terços do total de votos apurados (9).

A primeira Junta, nomeada pelo rei, prestou juramento perante o Juíz Conservador. Nas administrações seguintes, eleitas pela assembléia geral dos interessados na sociedade, o juramento era feito ante o provedor da Companhia (10). As nomeações dependiam, contudo, da confirmação do soberano, árbitro supremo (11).

A 9 de janeiro de 1760, de conformidade com o parágrafo 3.º dos estatutos da Companhia, a Junta da Administração propôs à consideração da Coroa, para efeito de ratificação, o seguinte resultado apurado na assembléia geral dos acionistas para a eleição da nova diretoria (12):

Para provedor

Em 1.º lugar — José Francisco da Cruz, eleito com 55 votos.

Em 2.º lugar — Domingos de Bastos Viana, eleito com 16 votos.

Em 3.º lugar — José Moreira Leal, eleito com 2 votos.

---

(9) Cf. Instituição..., parágrafos 3.º e 5.º, págs. 3 e seg.

(10) Cf. Resolução régia, datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F. — L.R.C.C.G.P.M. n 86).

(11) Vejam-se as cartas e alvarás de nomeações régias no A.H.M.F. — L.R.C.C.G.P.M. n. 86; L.R.C.P.Q.A.C.G.P.M. n. 2.

(12) O documento, guardado no A.H.M.F. — (L.R.C.C.G.P.M. n. 86), acha-se assinado por Rodrigo de Sande e Vasconcellos, António dos Santos Pinto, Domingos de Bastos Vianna, José Francisco da Cruz, Manoel Ferreira da Costa, Bento José Álvares, João de Araújo Lima e Caetano Jerônimo. Trata-se, seguramente, da Junta da Administração do ano anterior — 1759.

Para vice-provedor

Em 1.º lugar — Manoel Ferreira da Costa, eleito com 52 votos.

Em 2.º lugar — José Moreira Leal, eleito com 12 votos.

Em 3.º lugar — Damazo Pereira, eleito com 9 votos.

Para deputados

Para 1.º deputado — João Rodrigues Caldas, eleito com 67 votos.

Para 2.º deputado — Paulo Jorge, eleito com 64 votos.

Para 3.º deputado — João Luís Serra, eleito com 62 votos.

Para 4.º deputado — Damazo Pereira. eleito com 57 votos.

Para 5.º deputado — Caetano Jerônimo, eleito com 52 votos.

Para 6.º deputado — Manoel Eleutério de Castro, eleito com 51 votos.

Para 7.º deputado — Domingos de Vilas Boas, eleito com 47 votos.

Para conselheiros

Para 1.º conselheiro — José Rodrigues Esteves, eleito com 52 votos.

Para 2.º conselheiro — Rodrigues Bandeira, eleito com 46 votos.

Para 3.º conselheiro — Inácio Pedro Quintella, eleito com 43 votos.

Dois dias depois, a 11 de janeiro de 1760, foi inteiramente ratificada por D. José I a votação acima referida (13).

(13) Idem, L.R.C.P.J.C.G.P.M. Liv. 1.º, n.º 84.

Com semelhante confirmação régia, a diretoria empossada para o govêrno da Companhia em 1760 ficou assim constituída :

Provedor — José Francisco da Cruz.
Vice-provedor — Manoel Ferreira da Costa.
Deputados — João Rodrigues Caldas, Paulo Jorge, João Luís Serra, Damazo Pereira, Caetano Jerônimo, Manoel Eleutério de Castro e Domingos de Villas Boas.
Conselheiros — José Rodrigues Esteves, Rodrigues Bandeira e Inácio Pedro Quintella.

Segundo cópia de um aviso de 16 de agôsto de 1768 (14), a Junta da Administração da Companhia era, então, a seguinte :

Provedor — Inácio Pedro Quintella.
Vice-provedor — Anselmo José da Cruz.
Deputados — Francisco José Loyco (?), Joaquim José Estevão (?), Manoel Inácio Ferreira, João Roque Jorge, Silvério Luiz Serra, José Ferreira Coelho e Domingos Lourenço.
Conselheiros — José Roíz Bandeira, Manoel Ferreira da Costa e João Roíz Caldas.

A 13 de dezembro de 1756, a Junta era composta dos seguintes deputados : Bento José Álvares, Manoel Ferreira da Costa, António dos Santos Pinto, João Francisco da Cruz, Rodrigo de Sande e Vasconcelos, Domingos de Bastos Viana e Estevão José de Almeida (15).

(14) Ibidem.
(15) Cf. Resposta da Junta ao "Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).

Observe-se, pois, que certos diretores foram reeleitos. Semelhante permanência na Junta da Administração serviu de argumento para os detratores da Companhia (16) acusarem a sociedade monopolista com aspereza e inclemência. Numa representação, sem data nem nome, dirigida à rainha D. Maria I, os descontentes denunciavam desabridamente a Companhia, "onde os cabalas e padrinhos os tem feito perpetuar de modo que o provedor e deputados se perpetuam" (17).

Não cabe aqui, nas estreitas balizas dêste capítulo, a discussão do problema. A controvérsia (18), que leva à extinção da Companhia, no comêço do reinado de D. Maria I, em janeiro de 1778, reclama lugar mais apropriado no corpo desta tese. Impõe-se agora, tão sòmente, o estudo do mecanismo da vida administrativa da gigantesca emprêsa colonial, paraninfada, generosamente, pelo despotismo pombalino.

A existência de uma Junta da Administração estabelece, incontinente, um amontoado de problemas, cujas respostas não são nada fáceis.

Nas reuniões não havia distinção de lugares, salvo o do provedor, na cabeceira da mesa, e o do secretário, na parte oposta. Os deputados tomavam os assentos laterais que se achassem desocupados, sem que disso resultasse distinção de pessoas. Qualquer diretor tinha inteira liberdade de propor na Junta os negócios que lhe parecessem necessitar de alguma decisão. Sôbre êles se discorria livremente, mostrando cada um os fundamentos de sua opinião. A palavra era dada a quem a desejasse. Ao provedor competia

(16) Veja-se o capítulo : Os detratores.
(17) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).
(18) Vejam-se os respectivos capítulos da controvérsia em tôrno da Companhia — os detratores e os apologistas.

presidir a assembléia. No caso de não haver concordância, recorria-se, então, à pluralidade dos votos (19).

Pelo trabalho do provedor e deputados, a Companhia pagava a comissão de seis por cento contados na forma que dispunha o parágrafo vinte e cinco da sua instituição : 2 % sôbre o emprêgo e despesas feitas em Lisboa com a expedição das frotas e certos expedientes da Companhia; mais 2 % nas vendas que se fizessem nas capitanias do Grão Pará e Maranhão; e, finalmente, outros 2 % nas carregações de torna-viagem e despesas na capital do reino (20). Essa percentagem, no entanto, não era tôda amealhada pelos referidos diretores. Com ela pagavam os deputados aos administradores de Belém e S. Luís "os ordenados em que se tem ajustado". Remuneravam, outrossim, a um guarda-livros e a dois caixeiros "que os ajudam no seu ministério, porque sendo pessoal o trabalho de que se encarregarão nesta cidade, justamente devem pagar da sua fazenda a quem os ajuda" (21).

Fora da comissão de 6 % a Junta não auferia outro estipêndio, mesmo que por conta da emprêsa mandasse importar fazendas de qualquer natureza ou que exportasse para os países estrangeiros as carregações ultramarinas. Semelhantes avanços pertenciam ao "Corpo da Companhia" para se repartirem pelos seus interessados (22).

A Companhia pagava em quartéis os ordenados que venciam o juíz conservador, o procurador fiscal, o secretário da Junta, o escrivão da Conservatoria, o meirinho, os porteiros da Junta e armazéns, "porque são ministerios em que a Junta não pode empregar-se". Tôdas as despesas que se faziam com material permanente ou de consumo — tinta,

---

(19) Cf. Resposta da Junta ao "Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello", de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C.C. G.P.M. — M. n. 1 (1755-1760).
(20) Cf. Instituição..., parágrafo 25.º, pág. 10.
(21) Resposta da Junta...
(22) Ibidem.

livros, papel, impressões e outras miudezas —" que lhe pertencem de propriedade e que nenhum dos deputados pode dizer que é seu, porque tudo se ha de entregar aos que lhes sucederem na administração", eram pagas pela diretoria da sociedade com os cabedais da emprêsa (23).

A "Caixa do Dinheiro", guardada na "Casa da Companhia", era fechada com nove chaves diferentes "que fechão em dois cadeados" : uma pertencia ao provedor, sendo as restantes distribuídas pelos deputados (24). Era curial, pois, a desconfiança da Junta, entregando a cada um dos diretores uma chave do cofre que, dêsse modo, sòmente na presença de todos poderia ser aberto e fechado, tôdas as vêzes que fôsse necessário pagar ou receber. No caso de impedimento, o faltoso teria o cuidado de mandar a sua chave por um dos deputados para, na sua falta, não se interromperem os recebimentos e os pagamentos (25).

O govêrno da Junta achava-se dividido em duas repartições : navegação e comércio. Do "ministério da navegação" eram incumbidos dois deputados que tinham a seu cargo tôda a administração pertinente à marinharia. Aos demais membros da diretoria pertencia o "ministério do commercio". Isso, no entanto, não impedia que uns e outros deputados trabalhassem em comum, consoante as circunstâncias (26).

Os 2 deputados que cuidavam da "marinha" tinham entre si dividido o encargo. Um deles era incumbido de

---

(23) Ibidem.

(24) Se eram 9 chaves, seriam 8 os deputados e não 7. O parágrafo 1.º da instituição (pág. 3) menciona 8 deputados. As eleições, porém, confirmam apenas 7. Agora aparecem 9 chaves do cofre — uma do provedor e 8 dos deputados. Seria uma para cada um dos deputados? Neste caso eram 8 e não 7 os deputados. Ou a 9.ª chave ficaria com o secretário da Junta?

(25) Cf. Resposta da Junta...

(26) "ainda naquelas materias que não estão a seu cargo, porque no caso de necessidade nem hum pode dizer que tem emprego particular, mas sim toda a Junta é obrigada a trabalhar naquelle que é necessario" (Ibidem).

aprestar os navios de tudo quanto lhes fôsse necessário para seguirem suas viagens. Examinava as obras e reparos que se faziam nos barcos. Regulava as equipagens e mantimentos que deviam levar. Cuidava, enfim, de tudo de que os navios carecessem. Assistia, ademais, às compras, aprovando ou não as respectivas importâncias que deviam ser pagas. O outro deputado, por sua vez, estava encarregado do pagamento das contas e roes aprovados pelo seu colega de "ministerio", formalizando contas separadas da despesa de cada um dos navios. Os gastos eram, finalmente, apresentados à Junta com os respectivos documentos que os justificassem, os quais depois de examinados se mandavam lançar por extenso nos "Livros da Companhia", guardando-se, porém, a documentação para que a todo o tempo pudesse servir de prova das respectivas despesas (27).

Os dois deputados do "ministerio da navegação" prestavam, como se vê, contas à Junta reunida em assembléia. Nenhum deles tinha, pois, liberdade de aviamento. Todo o expediente dependia da aprovação da Junta. A compra dos navios era discutida em reunião da diretoria depois de devidamente examinada a embarcação pelos deputados. E, na Junta, eram determinados os respectivos preços de compra. Nada era feito, portanto, sem o consentimento da gerência da poderosa Companhia (28).

Para o comércio, "como as carregações se compõem da variedade de generos que a necessidade e o luxo faz indispensáveis aos povos", eram organizadas listas das mercadorias negociáveis e apetrechos que se haviam de comprar. Ultimadas as relações e averiguada estimativamente a importância de cada rol, eram as mesmas divididas pelos deputados da Junta, encarregando-se cada um deles das diferentes compras "para que tem mais propensão ou maior conhecimento". Qualidade e preços eram discutidos pela

(27) Ibidem.
(28) Ibidem.

Junta. Feita a aquisição dos gêneros necessários à vida da emprêsa, as mercadorias compradas eram remetidas para os armazéns da Companhia, onde era feita a embalagem — encaixotamento, enfardamento ou empacotamento — conforme a natureza e destinação de cada artigo (29).

Nos armazéns era feito o contrôle das carregações. Para isso havia livros onde se lançava o conteúdo de cada um dos volumes — caixote, fardo ou pacote — e tudo o mais que se embarcasse, com os seus respectivos custos e despesas. Depois de atentamente examinados e conferidos, os carregamentos eram escriturados por extenso nos "Livros da Companhia" concorrendo para todo êste trabalho, indistintamente, não só o provedor e deputados mas, também, os caixeiros (30).

Feita a escrituração das carregações e embarcadas as mercadorias, a Junta reunia-se para discutir e redigir os relatórios a serem enviados com as fazendas aos administradores do ultramar. Tudo era examinado em diferentes sessões ordinárias e extraordinárias, se necessário fôsse. Nas ordens da Junta aos feitores da Companhia em S. Luís, Belém, Bissau, Cacheu e ilhas de Cabo Verde (31), figuram instruções a respeito do negócio a ser realizado, tendo-se em vista os preços da praça e a lei econômica da oferta e da procura. As carregações de torna-viagem e a venda dos artigos remetidos de Lisboa obedeciam às determinações da Junta, melhor conhecedora das condições de mercado. Só depois disso concluído é que se expediam as frotas ou os navios dispersos, ficando tudo lançado nos "Livros da Companhia (32).

No apresto dos navios e compra dos diferentes gêneros de que se compunham as carregações encontram-se despesas grossas e miúdas. Como o dinheiro da emprêsa se achava no cofre guardado com as referidas nove chaves em

(29) Ibidem.
(30) Ibidem.
(31) Veja-se o capítulo — As administrações subalternas no ultramar.
(32) Cf. Resposta da Junta...

poder do provedor e dos deputados, sem cuja cooperação não se podia abrir ou fechar, estabeleceu-se que, para evitar o discômodo das partes e o da Junta, na ocorrência de muitos credores, apenas se pagassem à "bôca do cofre" as importâncias de maior monta. As despesas miúdas seriam pagas à vista pelo deputado que as tinha a seu cargo. Para isso se lhe dava o dinheiro necessário mediante recibo (33).

Das parcelas que se pagavam à "boca do cofre" se cobravam os respectivos recibos que serviam de prova aos assentos dos livros da sociedade. Para o pagamento das importâncias menores, a Junta repartia pelos deputados o dinheiro necessário à proporção do que cada um deles tinha que pagar. Os diretores passavam quitação do valor recebido, o qual era temporàriamente guardado na caixa como dinheiro efetivo, enquanto o mesmo deputado não apresentasse a conta de sua despesa. Logo, porém, que tudo fôsse aprovado na Junta e escriturado nos "Livros da Companhia", se restituíam ao deputado os recibos que antecedentemente havia passado para cobertura dos gastos oriundos de suas compras (34).

O provedor, como cabeça da Junta da Administração, devia esforçar-se para que os negócios se decidissem amigàvelmente, ouvindo os fundamentos que cada um dos deputados tinha para aprová-los ou rejeitá-los. Competia-lhe, no caso de discórdia dos diretores, unir as opiniões ao que lhe parecessem mais acertadas. Quando, porém, não o pudesse conseguir por êsse modo, deveria mandar recolher os votos pelo secretário da Junta. Nesta ocorrência, a questão ficaria resolvida pela pluralidade de votos, lavrando-se, finalmente, o respectivo têrmo assinado pelo provedor e por todos os deputados (35).

---

(33) Ibidem.
(34) Ibidem.
(35) Ibidem.

tor do provedor e dos deputados, sem cuja cooperação não se podia admitir ou declarar, estabelecendo-se que, para evitar o descômodo das partes e o da Junta, na ocorrência de quantias modicas apenas se pagassem à "bôca do cofre" as importâncias de pouca monta. As despesas miúdas seriam feitas à vista pelo deputado, que as tinha a seu cargo, para isso se lhe dava o dinheiro necessário mediante recibo (33).

Das parcelas que se pagavam à "bôca do cofre" se escreviam os respectivos recibos que serviam de prova nos assentos dos livros da sociedade. Para o pagamento das importâncias menores, a Junta repartia pelos deputados o dinheiro necessário à proporção do que cada um dêles tinha que pagar. Os diretores passavam quitação do valor recebido, o qual era temporàriamente guardado na caixa com dinheiro efetivo, enquanto o mesmo deputado não apresentasse a conta de sua despesa. Logo, porém, que esta fôsse aprovada na Junta e escriturado nos "Livros da Companhia", se restituiria ao deputado os recibos que anteriormente havia passado para cobertura dos gastos oriundos de suas compras (34).

O provedor, como cabeça da Junta da Administração, devia esforçar-se para que os negócios se decidissem uniformemente, ouvindo os fundamentos que cada um dos deputados tinha para aprová-los ou rejeitá-los. Competia-lhe, no caso de discórdia dos diretores, unir as opiniões sôbre o que lhe parecesse mais acertado. Quando, porém, não conseguisse conseguí-lo por êsse modo, deveria mandar recolher os votos pelo secretário da Junta. Neste ocorrência, a questão ficaria resolvida pela pluralidade de votos, lavrando-se devidamente o respectivo têrmo assinado pelo provedor e por todos os deputados (35).

(33) Ibidem
(34) Ibidem
(35) Ibidem

CAPÍTULO II

AS ADMINISTRAÇÕES SUBALTERNAS DO ULTRAMAR

SUBORDINADOS à Junta da Administração em Lisboa, e em íntima conexão com ela, a Companhia mantinha nos centros de negociação ultramarina certos feitores com a incumbência de assegurar o bom funcionamento da emprêsa colonial, executando as ordens e esquemas de ação mercantil planejados na capital do reino pela diretoria da abastada sociedade.

Para a gerência mercantil de cada uma das áreas geoeconômicas do ultramar que figuravam na cedência régia do monopólio do tráfico — Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão — a Junta nomeou dois administradores para "cuidarem, promoverem e exercerem" todos os negócios pertencentes à emprêsa na forma da sua instituição, leis e ordens de sua Magestade e na observância das instruções do govêrno da Companhia estante em Lisboa (1).

Dada a diversidade dos encargos e obrigações, a administração dos negócios da Companhia na África atlântica e nas capitanias do norte do Brasil, à maneira do que acontecia com a Junta em Lisboa, achava-se dividida, sendo cada um dos feitores encarregado de um "ministério". Isso, no entanto, não dava a nenhum dêles jurisdição privativa ou

---

(1) Cf. "Directório econômico para a administração da Companhia na cidade de Belém do Pará", datado de Lisboa a 25 de junho de 1765 (A.H.M.F. — C.P.P. n. 99).

independência tal que se presuma pudesse, êste ou aquele administrador, agir livremente pelo seu particular arbítrio. Antes, pelo contrário, nada podia ser executado sem o comum acôrdo entre ambos. No caso de discórdia, competia à Junta da Administração resolver o impasse em assembléia da diretoria na forma que lhe parecesse mais conveniente (2).

Um dos administradores tinha o encargo do recebimento das fazendas nos armazéns da Companhia, da sua arrumação, bem como da venda e compra dos gêneros da produção local. O outro, por sua vez, estava encarregado das cobranças de tudo o que se estivesse devendo à emprêsa. Cabia-lhe, pois, a superintendência e inspeção da contadoria e expedição da correspondência. A ambos cumpria distribuir, de comum acôrdo, os afazeres e serviços com os escriturários e caixeiros da privilegiada sociedade, consoante maior pendor e propensão de cada um (3).

A contadoria seria estabelecida na Casa da Administração, onde eram conservados todos os livros e papéis pertencentes à Companhia. A contabilidade e escrituração deviam estar sempre em dia. Na Casa da Administração seria conservada sempre a caixa ou cofre da emprêsa, fechado com duas chaves, ficando cada uma delas em poder de cada um dos administradores, responsáveis cada um por si e, solidàriamente, pelo dinheiro da sociedade, à maneira do que ficou dito sôbre o cofre da Companhia guardado pela Junta da Administração em Lisboa (4). A "caixa-forte" só podia, portanto, ser aberta ou fechada na presença dos administradores, senhores das chaves. Repare-se, pois, no temor e desconfiança da Companhia.

Nenhuma importância em dinheiro podia ser retirada do cofre senão para as remessas e despesas da emprêsa ou, conforme o caso, para "as assistencias que se fizerem do

---

(2) Ibidem.
(3) Ibidem.
(4) Veja-se o capítulo — A Junta da Administração em Lisboa.

serviço de Sua Magestade" (5). Observe-se, neste último caso, a colaboração da Companhia, credora da realeza (6). Os adiantamentos à Coroa seriam conforme as determinações da Junta e ordens por escrito do governador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão. Para isso teriam os administradores o especial cuidado de requererem letras a quem pertencesse passá-las para se remeterem à Junta, na primeira oportunidade, para liquidação da sua importância na Côrte. Tudo devia ser feito de conformidade com as "Reais Ordens" (7).

O serviço de interêsse da Companhia devia ser executado com exatidão e oportunidade. Para isso a Junta determinou que os feitores do ultramar estivessem durante as vinte e quatro horas do dia na Casa da Administração, onde deviam morar. No caso do prédio não possuir condições adequadas, a residência seria, então, na casa contígua (8).

No fim de cada ano os administradores, em observância às prescrições da Junta, eram obrigados a fazer os balanços das fazendas e gêneros estocados nos armazéns da Companhia. A escrituração devia ser de tôdas as mercadorias — as enviadas do reino e as de produção local. O govêrno da emprêsa exigia, ainda, uma relação das dívidas não saldadas até a época da verificação do respectivo Balanço, com declaração dos nomes de cada um dos devedores. Tôda a escrita, com os dados completos na medida do possível, devia ser remetida à Junta da Administração, no primeiro navio, para apuração geral do Estado econômico-financeiro da emprêsa (9).

---

(5) Cf. "Directório...".
(6) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(7) Cf. "Directório...".
(8) Ibidem. Vejam-se, a seguir, os armazéns da Companhia em S. Luís. Ao lado, defronte do prédio da nova Alfândega do Maranhão, na atual rua Cândido Mendes, antiga Rua da Estrêla, ainda se acha bem conservado um sobrado. Trata-se, segundo nos afirmou Jerônimo de Viveiros, da antiga residência dos administradores da Companhia pombalina.
(9) Cf. "Directório...".

Todo administrador estava proibido pela Coroa de fazer qualquer negócio particular durante o tempo em que se achasse feitorizando os interêsses da Companhia. A Junta, advogando em causa própria, recordava sempre, na sua correspondência, a observância da referida proibição régia (10).

Sendo a Companhia instituída pela realeza em benefício do comércio e "utilidade dos povos daquele Estado", e desejando a Junta da Administração cumprir com as "reais e pias intenções do mesmo Senhor", o govêrno da emprêsa ordenou aos seus administradores do Pará e Maranhão que quando não pudessem vender a dinheiro as fazendas e escravos da Companhia, fizessem-no a crédito, desde que as pessoas fôssem notòriamente abonadas, para que os cabedais da sociedade não corressem o perigo de se perderem. Aos lavradores e mais pessoas que, à sua custa, transportassem gêneros dos sertões, a Companhia dava um ano de prazo para a liquidação do saldo devedor, a contar do dia em que fôssem feitos os ajustes, sem acréscimo de qualquer espécie. Tratando-se, porém, de outros devedores, a emprêsa dava apenas seis meses. Excedendo, todavia, os prazos referidos, a instituição cobrava os juros declarados nos seus estatutos (11), contados desde o dia em que fazendas e escravos lhes eram fiados. Para que todos pudessem aproveitar semelhante "benevolência", cabia aos administradores comunicar, no ato da venda, aos lavradores e demais pessoas, a mencionada política creditícia da emprêsa (12).

O que ficou dito refere-se à administração dos bens da Companhia no Pará e Maranhão. Muita coisa ainda está por dizer. É natural que assim seja, dada a escassez de fontes dessa ordem. O mencionado "Directorio Economico para a administração da Companhia na cidade de Belém do Pará" deixa muito a desejar. A supervisão dos cabedais da gigantesca emprêsa colonial nos mercados do ultramar

---

(10) Ibidem.
(11) Cf. Instituição..., parágrafo 23, pág. 10. Os juros eram de 5 % ao ano.
(12) Cf. "Directório...".

foi sendo alterada, em seus detalhes, consoante as circunstâncias. O próprio "Directório" termina afirmando que "tudo o mais se regularão os ditos administradores pela Instituição da Companhia, pelas leis de Sua Magestade a ela respectivas e pelas ordens da Junta" (13). A gerência no ultramar não obedeceu, contudo, quer-nos parecer, a um plano prèviamente traçado.

Não encontramos, porém, nenhum "Directório" para os administradores dos bens da Companhia nos centros de resgates da Guiné. É conhecido, todavia, parte do mecanismo da vida administrativa da sociedade naquelas paragens, graças a um contrato elaborado em Lisboa, a 26 de setembro de 1760, pela Junta da Administração com José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna (14). Por êsse acôrdo ficou ajustado, com os senhores provedor e deputados da Companhia, a ida de José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna para a praça de Cacheu como administradores da emprêsa. Assumiram, ademais, o compromisso de levar dois caixeiros, aos quais dariam 1:200$000 réis de ordenado anual a cada um. Obrigavam-se, outrossim, a mantê-los e conservá-los em suas residências (15).

Pela administração, a Companhia comprometia-se a pagar aos referidos feitores cinco por cento "contados no valor das carregações assim em efeito como em escravatura". Dados os gastos que teriam com a mantença e ordenados dos dois caixeiros e demais despesas miúdas, afigura-se-nos que os administradores amealhariam, líquido, uma percentagem que andaria por volta de quatro por cento, uma boa importância, sem dúvida, se tivermos em conta o vigor das rotas negreiras da Guiné que demandavam os portos de S. Luís e Belém (16).

Por morte de um dos administradores, o cargo seria temporàriamente ocupado pelo caixeiro mais recomendado,

---

(13) Ibidem.
(14) A.H.M.F. — C.C.B. n. 97.
(15) Ibidem.
(16) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.

até que a Junta da Administração enviasse outro feitor. Todos os bens do falecido deviam ser encaminhados aos seus respectivos herdeiros (17).

As passagens de ida e volta dos administradores seriam por conta da Companhia. Comprometiam-se os feitores a enviar roes em duplicata de tôdas as expedições que fizessem — uma carta pelo capitão do navio das concernentes carregações e outra pelo barco seguinte (18).

A maneira dos feitores do Pará e Maranhão, os administradores de Cacheu estavam proibidos de todo e qualquer negócio que não fôsse da Companhia, "e isto debaixo das penas impostas ao desrespeito" (19).

Na assinatura do contrato, em Lisboa, José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna receberam da Junta a importância de 200$000 réis, obrigando-se, porém, a dar conta dessa quantia pelas mencionadas comissões estipuladas no ajuste (20).

Sabe-se, outrossim, por um edital da Junta da Administração, datado de Lisboa a 14 de julho de 1767 (21), que os administradores de Cacheu nem sempre receberam a percentagem de cinco por cento do tráfico mercantil das suas gerências, como forma de pagamento dos seus emolumentos. Naquela data, pelo menos, a Companhia preferiu pagar anualmente ordenados ao pessoal das feitorias do ultramar. Assim é que um guarda-livros da administração dos bens da emprêsa recebia na capitania do Pará 600$000 réis de vencimentos anuais, enquanto o escriturário percebia a metade dessa importância — 300$000 réis por ano. Nessa época a Junta pagava a dois escriturários da sua contadoria 100$000 réis de ordenado anual a cada um (22). Havia, pois, desproporção de vencimentos entre os dos escriturários

---

(17) A.H.M.F. — C.C.B. n. 97.
(18) Ibidem.
(19) O documento (Ibidem) refere-se a "penas impostas ao desrespeito". Que penas ?
(20) Ibidem.
(21) Idem, L.R.E.C.C.G.P.M., 1.º, n. 91.
(22) Ibidem.

que trabalhavam na administração na cidade de Belém e os de seus colegas da contadoria da Junta: uma diferença *anual de 200$000 réis nos ordenados dêsse pessoal da Companhia*.

Aos administradores das praças de Bissau e Cacheu, naquela data, a Companhia pagava 1:200$000 réis de ordenado por ano a cada um (23), isto é, os mesmos vencimentos que José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna, como ficou dito, pagavam a cada um dos seus dois caixeiros, em setembro de 1760, em Cacheu (24).

Qual a razão disso? Que teria levado a Companhia a abolir, na medida do possível, o sistema de pagamento a seus administradores em Cacheu na base de percentagem sôbre o movimento das carregações? Acontecia, porém, que os feitores, ganhando segundo o giro mercantil, tinham interêsse em remeter maior número de escravos para Belém e S. Luís, não lhes importando as condições físicas dos mesmos. Quanto maior fôsse a remessa, maior seria a comissão, fôssem bons ou maus os infelizes escravos. Êsse sistema de percentagem tinha, pois, graves inconvenientes para a emprêsa. Afigura-se-nos, portanto, ser suficiente o motivo para a Companhia preferir a modalidade do ordenado anual fixo, pelo menos a título de experiência. Que havia desmandos e abusos dos feitores, nesse setor, não há dúvida. Dois ofícios de Bernardo de Melo e Castro, um de 2 de agôsto de 1759 (25) e outro de 19 de agôsto de 1762 (26), afirmam que os administradores da Guiné faziam embarcar escravos fôsse qual fôsse o seu estado. Isso, naturalmente, para ganharem melhor comissão.

Em julho de 1767, o segundo caixeiro da administração da sociedade privilegiada em Cabo Verde vencia dois por cento de pagamento que lhe rendiam aproximadamente, a

(23) Ibidem.
(24) Ibidem, C.C.B. n. 97.
(25) A.H.U. — M.P. 1759-1760.
(26) Idem, 1762.

importância de 800$000 réis por ano, segundo edital da Junta (27). Isso indica, na verdade, que a forma de pagamento por percentagem sôbre o valor do tráfico não foi de todo suprimida, pelo menos nas ilhas, onde certos caixeiros ganhavam um por cento de comissão que lhes poderia render cêrca de 400$000 réis por ano (28).

Conhecemos alguns nomes das pessoas que administravam os bens da Companhia em Cacheu, Bissau, Pará e Maranhão. Não obstante, é difícil, senão impossível, fazer-se um levantamento completo do quadro do pessoal das administrações. A escasez de fontes dessa natureza constitui obstáculo intransponível. Contentemo-nos, porém, com alguns informes extraídos dos códices e papéis avulsos pertencentes à emprêsa e que se acham guardados nos arquivos de Lisboa — Arquivo Histórico do Ministério das Finanças e Arquivo Histórico Ultramarino.

Segundo um registro datado de Lisboa a 26 de junho de 1765, os administradores dos bens da Companhia no Pará, nessa data, eram Miguel João Caetano e Manoel Veloso (29). A 30 de abril de 1774, os cabedais da emprêsa na cidade de Belém estavam sob a gerência de António Coutinho de Almeida e José Pereira Viana (30). No ano seguinte (1775) respondiam pela administração Gonçalo Pereira e António Coutinho de Almeida. Êste vinha da governança anterior e manteve-se na gerência pelo menos até outubro de 1776 (31). Neste ano, seu colega, em Belém, era o administrador Manoel José da Cunha (32).

No Maranhão, a primeira notícia que temos do govêrno da Companhia data de 8 de julho de 1756, quando o provedor e deputados da Junta nomearam Francisco Pereira e Vicente Ferreira da Costa para administradores dos bens da

(27) A.H.M.F. — C.C.B. n. 97.
(28) Ibidem.
(29) Idem — L.R.P.P. n. 88.
(30) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).
(31) A.H.M.F. — C.C.A.G.P. n. 100.
(32) Ibidem.

emprêsa colonial em São Luís (33). Em 5 de outubro de 1771, 24 de março de 1773 e 29 de janeiro de 1774, os feitores eram José Vieira da Silva e Bonifácio José Lamas, segundo consta da correspondência dos administradores com a Junta (34). Em 22 de abril de 1770, Joaquim Barbosa de Almeida e José Vieira da Silva eram os responsáveis pelos capitais da sociedade em São Luís (35). Nos últimos anos de vida da Companhia — 18 de abril de 1776, 13 de agôsto de 1777 e fevereiro de 1778 — os administradores, em São Luís, eram Luís António Ferreira de Araújo e Marçal Inácio Monteiro (36). A 4 de novembro de 1778, quando a Companhia já estava em liquidação (37), o feitor encarregado da cobrança dos bens pertencentes à emprêsa era Luís António, segundo consta de uma fatura de escravos africanos negociados no Maranhão (38).

Na governança de Cacheu, além de José Ramos da Silva e Lourenço José Viana, a que já nos referimos, encontram-se outros nomes de administradores. Em 24 de outubro de 1760, por exemplo, o provedor e deputados da Junta nomearam José Ramos da Silva e Lourenço José Viana para a administração da Companhia naquelas partes da Guiné (39). Em 29 de janeiro de 1774, conforme extrato de uma carregação de 220 escravos para o Maranhão (40), Filipe Damázio de Aguiar e Francisco José Gomes eram os feitores da emprêsa na praça de Cacheu (41).

Responsáveis pela administração dos cabedais da Companhia em Bissau, em março e abril de 1774, encontravam-se João da Costa e João António Pereira (42). Em abril

(33) Idem, L.R.P.P. n. 88.
(34) Idem, C.A.M. n. 105.
(35) Ibidem.
(36) Ibidem.
(37) Veja-se o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.
(38) A.H.U. — M.M. n. 32 (1778-1779).
(39) A.H.M.F. — L.R.P.P. n. 88.
(40) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.
(41) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).
(42) Ibidem.

de 1775 êstes dois credores ainda estavam à testa da gerência da feitoria, segundo consta de uma fatura de 200 escravos que carregaram nessa data (43).

Na ilha de São Tiago do arquipélago de Cabo Verde, a 2 de outubro de 1764, o administrador da Companhia era António José Xavier, nomeado nessa data pelo provedor e deputados da Junta (44).

Os administradores da sociedade em Angola, a 14 de agôsto de 1761, eram José Rodrigues Viana e Manoel Cardoso da Silva, segundo consta do "Livro do Registo das Procurações e Provimentos", guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (45).

Além dêsses feitores a poderosa Companhia mantinha comissários de compras e procuradores nas praças de Portugal (Viana, Porto, Aveiro, etc.), na Europa Mediterrânea (Gênova, Cadiz e Marselha) e na Europa do Norte (Bristol, Londres, Antuérpia, Roterdão, Ruão, Amsterdão e Hamburgo), num autêntico feixe mercantil do qual Lisboa era, a um tempo, o grande mercado dispersor de produtos tropicais atlânticos e praça para a qual convergiam diferentes artigos de procedência européia (46) que engrossavam as rotas marítimas do Pará, Maranhão, Cacheu, São Luís e ilhas de Cabo Verde que faziam a fortuna da Companhia e de seus associados. Portugal desempenhava, portanto, o admirável papel de "charneira" entre o mundo tropical afro-brasileiro e os portos da Europa do Norte.

Dado êsse afortunado giro mercantil, não admira que a Companhia representasse, então, pelas suas realizações e pelos seus anseios, uma das novas fôrças progressistas da delineação da política pombalina de fomento ultramarino na segunda metade do século XVIII.

---

(43) Idem, C. P. n. 35 (1774 — 1776)
(44) A.H.M.F. — L.R.P.P. n. 88.
(45) Ibidem.
(46) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

QUARTA PARTE

FOMENTO ULTRAMARINO E GIRO MERCANTIL

CAPÍTULO I

A TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA

QUESTÃO vital para a manutenção e crescimento orgânico da Companhia era o transporte. O problema foi pôsto sem tardança pela Junta da Administração. A vida da gigantesca emprêsa projetada dependia, com efeito, da solução encontrada para semelhante proposição, sem dúvida substancial. A montagem de uma vigorosa frota mercante para o tráfico atlântico à distância, assente na transportação de mercadorias tropicais comerciáveis e de artigos europeus, mostrava-se tarefa difícil. Financiamento, escassez crônica de capitais rendáveis, tonelagens, organização das unidades com pessoal qualificado, bem como o estabelecimento das rotas do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, para a redistribuição dos produtos coloniais pelos mercados europeus (1), constituiam embaraçosos problemas. A ordenação de uma rêde regular de comunicações marítimas entre Lisboa e as diferentes áreas geo-econômicas do patrimônio ultramarino no Atlântico afro-brasileiro era, na verdade, primacial. Em vista disso o govêrno da Companhia encarou a questão de frente, disposto a solucionar o delicado e dispendioso teorema de geografia da circulação da riqueza mercantilizável.

Claro é que seria enormemente extravagante, senão impossível, mandar construir uma frota logo após a confir-

(1) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

mação régia do estabelecimento da Companhia, em 7 de junho de 1755 (2). Ao contratempo da espera juntava-se, ademais, o desapropositado empate de capital. Havia, ainda, o desvantajoso apêrto financiamento. Acresce, outrossim, o inconveniente que poderia resultar de análoga encomenda, porquanto tudo aconselhava a organização de uma marinha mercante, cujo crescimento deveria ser ajustdo à tonelagem das mercadorias a transportar. Os comboios, para não serem deficitários, seriam assentados de acôrdo com os montantes exportáveis de S. Luís, Belém, Cacheu, Bissau, Angola e ilhas de Cabo Verde, bem como em função da maior ou menor aceitação dos produtos tropicais nas praças consumidoras da Europa. A emprêsa colonial, para ser grande, começaria pequena.

Parelhamente a êsse amontoado de empecilhos, havia ainda o estôrvo da pirataria. A riqueza das carregações das rotas atlânticas despertaria, certamente, o apetite dos corsários e piratas. As frotas do algodão, do cacau e dos demais produtos tropicais, grandemente desejados, tinham de ser protegidas por certas fragatas de guerra. A amplidão econômica das áreas coloniais tinha, igualmente, que ser escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências. A partilha política e econômica do Atlântico impunha, pois, segurança militar, complementação necessária do tráfico colonial.

A questão do giro do comércio entre Lisboa e o ultramar era, portanto, alcantilada. O sistema de transporte, que haveria de fazer a fortuna da Companhia e da colônia, pelo entrelaçamento mercantil das longínquas e diferentes áreas do império dividido por quatro continentes, não foi descuidado. Logo que se cogitou da montagem da emprêsa, o problema foi maduramente pensado, sinal evidente da circunspeção do planejamento da privilegiada instituição mercantilista.

(2) Cf. Alvará de D. José I, in loc. cit.

Os parágrafos nono, décimo e décimo quarto dos estatutos da Companhia são, sob êsse aspecto, deveras elucidativos. Estabelece aquêle a doação régia de uma área de praia no sítio da Boa Vista, em Lisboa, onde a emprêsa tinha urgente necessidade de edificar estaleiros para seus navios e armazéns "para a guarda de tudo o que for a elles pertencente, e estancia para conservarem suas madeiras, fabricando-se tudo em fórma, que não cause à vizinhança prejuizo, que seja attendivel" (3). O parágrafo décimo, por sua vez, dispunha que a Companhia teria o privilégio de mandar construir seus navios mercantes e de guerra, em Portugal e no Estado do Grão Pará e Maranhão, podendo para isso mandar cortar onde entendesse tôda a madeira que lhe fôsse necessária, pagando, porém, o seu justo valor aos respectivos donos (4). O parágrafo décimo quarto completava, afinal, a liberalidade régia, pois em obediência ao que dispunha, a Coroa fêz doação à Companhia de duas fragatas de guerra (5) para os comboios e sucessivo serviço de suas frotas. Trata-se das naus Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês, destinadas a dar cobertura militar aos navios mercantes contra as possíveis agressões da pirataria. Êsses dois navios deviam, também, servir para o transporte das carregações tôdas as vêzes que se tornasse conveniente (6).

Promulgado o referido alvará régio de confirmação da sociedade, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração enviou logo no comêço de agôsto dêsse mesmo ano, ao Estado do Grão Pará e Maranhão, o iate São João da Cruz com o aviso da criação da emprêsa colonial. O barco, fretado a João Faria Pereira, navegou sob o comando do capitão João da Silva, segundo consta do "Diário" (7) e do "Livro dos Balanços" (8) da Companhia.

---

(3) Cf. Estatutos..., § 9.º, pág. 6.
(4) Idem, § 10.º.
(5) "huma de quarenta até cincoenta peças; outra de trinta até quarenta" (Idem, § 14.º, pág. 8).
(6) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.
(7) Idem, D.C.G.P.M. — A, n. 3, de 13 de agôsto de 1755.
(8) Idem, L.B.C.G.P.M., demonstração n. 10, 1756.

Comprando, primeiro, construindo e reformando, depois, nos seus estaleiros do reino e do ultramar, a emprêsa de comércio e navegação conseguiu, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios navegavam com regularidade nas rotas do Atlântico afro-brasileiro que demandavam Cacheu, Bissau, Angola, Ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão, pelos desejados produtos tropicais. A tessitura do tráfico marítimo era completada pela mecânica da redistribuição das mercadorias de proveniência ultramarina, negociadas nos entrepostos de Londres, Antuérpia, Roterdão, Hamburgo, Cádis, Marselha e Gênova (9). O portentoso trânsito mercantil era completado pelo tráfico de cabotagem e, bem assim, pelo patrulhamento das costas vulneráveis do Brasil e do ocidente africano, onde eram empregadas embarcações menores (10).

Dada a escassez de fontes, não é fácil a organização de um quadro demonstrativo completo da tonelagem da frota da Companhia, acompanhado da relação dos capitães de navios, anos de comando, preços de custo, tipos de barcos e respectivas rotas em que se achavam em operação ou de cobertura militar.

Os elementos guardados nos arquivos de Lisboa oferecem, contudo, magníficos informes, embora incompletos, que nos permitem observar melhor a organização crescente dos poderosos comboios da Companhia durante o tempo de seu giro comercial, que se estende de agôsto de 1755 a janeiro de 1778. Vejam-se, por exemplo, as relações seguintes, elucidativas da baralhada questão marítima (11).

---

(9) A.H.M.F. — C.N.C.G.P.M. — Liv. n. 96; A.H.U.C.P. n. 33 (1772).

(10) Idem, L.R.E.C.C.G.P.M. Liv. n. 91.

(11) Quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos seguintes arquivos de Lisboa : A.C.M.L. — M.N. Livros ns. 1.º, 2.º e 4.º (1772-1778); A.H.U. — M.M. ns. 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775); 30(1775-1777) e 31 (1778-1779); C. P. ns. 35 (1774-1776), 37 (1777-1778) e 38 (1778); A.H.M.F. — M. n. A, Liv. 62; L. Car. C.G.P.M. n. 45 A; L.C.C.G.P.M.E. n. 73; C.N.C.G.P.M. — Liv. n. 99; L.B.C. G.P.M. — n. 76.

TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA
(1755 - 1778)

NOMES DOS NAVIOS	NOMES DOS CAPITÃES	PREÇOS DE CUSTO DOS NAVIOS (réis)	ANOS DE COMANDO	ROTAS DE NAVEGAÇÃO	TIPOS DE NAVIOS
Santa Anna e São Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes	11.679$408	1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1765, 1766, 1767 e 1768	Pará	Nau
	Bernardo Franco		1770, 1771, 1772, 1773, 1775 e 1776		
Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas	João de Freitas Monteiro	10.267$728	1756 e 1760	Pará e Maranhão	Nau
			1762		
	Francisco Serra				
	Manuel Travassos		1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1770 e 1772		
São Luís	José de Carvalho	5.353$857	1759	Pará e Maranhão	Galera
	Manoel Gonçalves Salgado				
São Paulo	José Manuel Travassos	1.317$564	1760 e 1761	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Bergantim
	Gerônimo Gonçalves		1772		
	Joaquim Ribeiro Duarte		1773		
	Domingos António Chaves		1774, 1775		

São Francisco Xavier	Francisco João	18.574$921	1763	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
	Manoel da Silva		1767, 1768 e 1769		
	Manoel da Silva Thomás		1770, 1772, 1773, 1775 e 1776		
	Francisco Jaques Caldeira		1776 (2a. viagem) 1778		
São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	14.343$370	1765	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
	Miguel Pereira da Costa		1767		
	Ignácio Luís da Silva		1768, 1769, 1770 e 1771		
	João do Espírito Santo		1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777		
Nossa Senhora da Oliveira	António José de Carva'ho	15.174$684	1768	Pará, Maranhão e Bissau	Corveta
	Manoel Luís do Cabo		1772, 1773 e 1775		
	Cipriano Madureira		1777		
	José Dias Pereira		1777		
	Joaquim da Costa Cortezão		1778		
Nossa Senhora da Conceição (1a. ou 2a. ?)	António Pontes Lisboa	5.149$448	1755 e 1759	Pará, Maranhão Ilhas de Cabo Verde	Galera
	Joaquim José das Mercês		1762		
	Francisco Duarte Serra		1773		

Nossa Senhora da Conceição (2a. ou 3a. ?)	Miguel da Costa	5.696$000	1771 e 1773	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera (12)
	Francisco de Carvalho		1773		
	Miguel Pereira da Costa		1773		
	José António Lisboa		1777		
	Verissimo Duarte Rosa		1777 (2a. viagem)		
Nossa Senhora da Piedade	Manoel Travassos	7.569$600	1772 e 1774	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera
Santa Anna e São Joaquim	Saveriano Gonçalves	4.700$000	1757 e 1774	Pará e Maranhão	Galera
	José de Oliveira Bulhão		1776 e 1777		
Nossa Senhora do Rosário	Julião "Potier" (?)	4.084$015	1765 e 1774	Maranhão, Parnaíba e Pará	Escuna
São Joaquim		1.768$918			Hiate
Nossa Senhora de Nazareth	José Francisco de Macedo	1.246$746	1766, 1773 e 1776	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
	António Florencio		1777		

(12) Há uma sumaca do mesmo nome em 1772.

Nossa Senhora da Piedade	José Manoel	1.116$194	1767 e 1773	Pará, Maranhão e Parnaíba	Chalupa (13)
Nossa Senhora da Arrábida		1.187$096	1767	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Boa Viagem	António Luís da Piedade	1.643$953	1768 e 1774	Maranhão	Chalupa
	Feliciano dos Santos		1775		
Nossa Senhora do Bom Sucesso	Jacinto Rodriguez	1.615$093	1756 e 1768	Pará	Chalupa
Lancha Nova		358$902	1767	Cacheu	Lancha
Santa Familia		2.322$588		Parnaíba, Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora do Bom Despacho		2.389$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Boa Nova		2.389$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Conceição e Almas	José Gomes Ribeiro	2.802$825	1762 e 1764	Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Vida		1.863$068		Parnaíba e Pará	Chalupa

(13) Há uma galera do mesmo nome em 1767.

Nossa Senhora da Saúde		1.863$068		Parnaíba e Pará	Chalupa
"Francesa comprada em Cacheu		446$400		Cacheu	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição	António Pontes Lisboa	3.147$095	1759 e 1773	Parnaíba, Pará, Maranhão e Angola	Sumaca
Nossa Senhora do Socorro		356$103	1774		Escuna
Nossa Senhora da Ajuda		655$610		Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Penha da Franca	José Corrêa Lisboa	612$000	1759 1778	Maranhão e Pará	Lancha
Nossa Senhora dos Prazeres		2.577$500	1774	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Conceição	Francisco Duarte Serra	1.050$523	1755, 1773 e 1774	Parnaíba e Pará	Chalupa
São José	José Ferreira de Azevedo Luís Ferreira Braga	4.842$552	1755, 1756, 1758 e 1760 1763	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera

Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim		5.192$208	1756	Pará e Maranhão	Galera (14)
São Pedro	António José de Oliveira	3.614$676	1756 e 1760	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	José O. Bulhão		1761		
	José O. Bulhão		1772		
	João do Espírito Santo				
São Sebastião	Manoel Gomes	3.724$999	1756, 1757	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	José da Silva Costa		1760		
	Leonardo José dos Santos		1772		
	Joaquim Ribeiro Duarte		1775		
Santo António	José Gonçalves	2.403$936	1756, 1759, 1761	Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu e Ilhas do Cabo Verde	Galera
	Miguel Pereira		1764		
São Miguel	António Alves de Carvalho	957$576	1756	Pará	Paquete
São Francisco	Joaquim Ribeiro Duarte	176$256	1756, 1776	Ilhas de Cabo Verde	Hiate
	António Chaves		1776, 1777		
Santo Estevão		1.086$830			"Corsdaio" (?)

(14) Há uma galera com êste nome perdida em Angola em 1759.

Nossa Senhora da Esperança	José dos Santos / Dionizio da Fonseca	3.676$080	1757, 1761, 1762 / 1777, 1778	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
São Thomé		521$832	1757 e 1760	Cabo Verde	Bergantim
Nossa Senhora da Malaia	João da Silva		1756	Pará	Corveta
Nossa Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos		1756, 1765, 1766	Pará	Nau (15)
Nossa Senhora da Atalaia	Agostinho dos Santos / Francisco Duarte Serra	2.189$670	1757, 1761	Pará, Maranhão e Angola	Galera (16)
Nossa Senhora das Neves	João da Silva / Agostinho dos Santos		1759, 1760 / 1764, 1767	Pará	Galera
Nossa Senhora do Cabo	Manoel da Cunha	6.469$248	1761, 1762, 1765, 1767, 1768, 1772	Pará, Maranhão, Bissau e Angola	Navio
São João Batista	José de Oliveira Bulhão / Veríssimo Duarte	2.700$745	1762, 1764 / 1772	Pará, Maranhão e Angola	Navio

(15) Só pode ser a nau de guerra doada pela Coroa à Companhia em 1755 (Cf. Instituição..., parágrafo 14).
(16) Trata-se da nau de guerra que a Companhia recebeu da realeza em 1755? (Ibidem).

Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	4.005$910	1760 e 1763	Pará, Maranhão e Cacheu	Corveta
São Lázaro	Gaspar dos Reis José O. Bulhão José de Oliveira	2.637$312	1764 1772	Pará Maranhão e Angola	Navio
Nossa Senhora da Glória	Joaquim das Mercês		1773 e 1774	Pará	Lambote (17)
Nossa Senhora da Esperança e Santa Paula	Dionisio Cunha da Fonseca		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Bela Baroneza	José Gomes de Carvalho		1776, 1777	Maranhão	Galera
Nossa Senhora da Iursula (?) e Santo António			1776	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita			1775	Maranhão	Corveta
São Zacarias			1776	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres			1774	Maranhão	Sumaca
Santa Anna e Nossa Senhora da Lapa	Verissimo Duarte		1774	Maranhão	Galera

(17) Embarcações pequenas "que giram na Guiné".

Nossa Senhora de Nazaré e Santo António		1775	Maranhão	Nau
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Anna		1777	Maranhão	Corveta
Santissimo Sacramento e Nossa Senhora da Lapa		1776	Maranhão	Corveta
Divina Providência	António de Souza Neto	1778	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora da Luz e São Pedro Gonçalves		1776	Maranhão	Corveta
Santa Rita e Santissimo Sacramento	António Monteiro Neves	1778	Maranhão	Galera
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo António	Luiz António da Rocha		Maranhão e Angola	Corveta
	José Francisco Coito	1778		
Nossa Senhora dos Prazeres e Providência	Manoel Vicente de Carvalho	1777, 1778	Maranhão	Corveta
	Joaquim José da Costa	1778		
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade		1776	Maranhão	Sumama

Santo Cristo e Nossa Senhora da Arrábida			1777	Maranhão	Corveta
Santa Anna e São José			1775	Pará Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira e Santos Reis Magos	Manoel dos Santos		1773	Maranhão	Corveta
São Luís, Rei da França	Ignácio Luís da Silva		1773, 1774, 1777 e 1778	Maranhão e Angola	Corveta
Santa Anna e São Joaquim	José de Oliveira Bulhão	3.910$272	1774, 1776	Maranhão e Pará	Galera
	Filipe de Aguiar		1777		
Nossa Senhora do Sacramento	Joaquim Ribeiro		1777	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	?
	Feliciano dos Santos		1778		
	Vitorino José da Silva				
Nossa Senhora do Carmo	Joaquim da Costa		1777	Maranhão e Ilhas do Cabo Verde	?
	Antonio Raposo		1774		
Santo Cristo	António Florencio		1778	Maranhão e Ilhas do Cabo Verde	Corveta
Nossa Senhora da Luz	Cipriano Madeira		1778	Parnaíba, Maranhão e Pará	

Rainha de Portugal	João António Correa	1778	Maranhão	Galera
Espírito Santo	António Verissimo de Andrade	1773	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
São Pedro e São Paulo	Pedro José Pinheiro	1773	Madeira (?) e Cabo Verde	?
	José Cabral	1774		
Santo Elias	José Francisco do Nascimento	1774	Ilhas de Cabo Verde	?
Condessa de S. Payo	António Martins	1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Santa Maria	José Cabral	1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Senhor do Bom Fim	Antônio Ferreira Braga	1774	Ilhas de Cabo Verde	Galera
Nossa Senhora das Chagas	Joaquim Ribeiro	1776	Ilha de São Miguel	?
Verbo Eterno	José Ventura da Silva	1776	Ilha Terceira	?
Dois Irmãos	Francisco Peixoto	1776	São Miguel	?
Nossa Senhora da Piedade das Chagas	Joaquim da Fonseca	1776	Ilha do Fayal	?
Nossa Senhora do Livramento	Bartolomeu Lourenço	1776	Ilhas de Cabo Verde,	?
Nossa Senhora do Socorro	Jacinto Gomes	1777	Ilhas de Cabo Verde Parnaíba e Pará	Chalupa

Nossa Senhora da Vitória	Pedro José Pinheiro		1774, 1777	Ilhas de São Miguel e Santa Maria	Lambote
Deus "te salve" (?)	Francisco dos Passos		1777	Ilhas	Chalupa
Bom Jesús de Pedra	Pedro de Macedo		1778	Ilha Terceira	Chalupa
São Francisco de Paula	Manoel da Silva	176$256	1772	Cacheu e Bissau	Hiate
	José da Silva		1773		
Bom Despacho				Parnaíba e Pará	Chalupa
Boa e Nova				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Guia				Parnaíba e Pará	Chalupa
Família Sagrada				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição e Santo António			1774	Parnaíba e Pará	Sumaca
Nossa Senhora dos Prazeres				Parnaíba e Pará	Chalupa
Santo António e Alma				Parnaíba e Pará	Chalupa

São José		1774	Parnaíba e Pará	Lambote
Santo António	2.403$936		Parnaíba e Pará	Galera
Nossa Senhora da Purificação			Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora Madre de Deus	2.409$939	1756	Pará	Nau
TOTAL DE NAVIOS	124			

É deveras grandioso o número apurado de navios. Quer-nos parecer, no entanto, que alguns deles acham-se em duplicação. Restauradas nos estaleiros do reino e do ultramar, algumas embarcações mudariam de nome ou, conforme o caso, de modêlo. Os nomes e tipos dos barcos que figuram nos quadros demonstrativos são sobremaneira expressivos. A galera Nossa Senhora da Conceição (18), por exemplo, navegava no Atlântico afro-brasileiro desde 1759, fazendo carga e descarga nas Ilhas de Cabo Verde e nos portos de Belém e São Luís. Em 1759, isto é, no mesmo ano, encontra-se nas rotas do Pará, Maranhão e Angola uma sumaca com o mesmo nome — Nossa Senhora da Conceição. Afigura-se-nos, pelotanto, tratar-se do mesmo navio, visto que o capitão António Pontes Lisboa acha-se, ao mesmo tempo, comandando a galera e a sumaca. Os preços de custo, porém, são diferentes, fato que torna a questão ainda mais arrevesada. A galera, conhecida como a segunda, em 1760, e perdida em 1769, custou à Companhia a importância de 5.149$448 réis. A sumaca, entretanto, figura nos Balanços da emprêsa como sendo adquirida em 1772 pela quantia de 2.802$825 réis (19). Na demonstração do ano seguinte, em 1773, a escrituração da Companhia registra a compra de uma sumaca — Nossa Senhora da Conceição — pelo preço de 3.147$025 réis (20). Em 1774 a sociedade adquiriu uma chalupa do mesmo nome pela importância de 1.050$523 réis (21). Anos antes, em 1771, a Junta de Administração já havia adquirido uma galera, também chamada Nossa Senhora da Conceição, pela quantia de 5.696$000 réis, conforme o registro que figura no Balanço da emprêsa nesse ano (22). Trata-se de duplicidade de navios? Neste caso, como explicar a contabilidade dos Balanços onde sur-

---

(18) Nossa Senhora da Conceição era a Padroeira do Reino e Protetora da Companhia (Cf. Instituição..., parágrafos 1.º e 21).
(19) A.H.M.F. — L.B.C.G P.M. Liv. n. 76, 1772.
(20) Idem, 1773.
(21) Idem, 1774.
(22) Idem, 1771.

gem quatro embarcações adquiridas em diferentes épocas e por preços diversos ? E a existência de uma sumaca e uma galera com o mesmo nome e capitão em 1759 ? Consoante a escrituração da emprêsa, não há dúvida : havia duas galeras, duas sumacas e uma chalupa sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição. A primeira galera, adquirida por 5.149$448 réis em 1760, perdeu-se em 1769. Em 1771 a Companhia adquiriu outra pela quantia de 5.696$000 réis. O mesmo sucederia em relação às duas sumacas : a primeira, adquirida em 1772 pela importância de 2.802$825 réis, saiu do giro mercantil por diferentes razões, podendo, inclusive, ter naufragado; no ano seguinte, a Junta da Administração da emprêsa comprou outra por 3.147$025 réis para substituir a sua congênere desaparecida. É o que se nos afigura plausível. A chalupa Nossa Senhora da Conceição, adquirida pela sociedade em 1774 pela quantia de 1.050$523, não cria problema. Ainda bem. Resta, no entanto, o enigma da sumaca e galera que navegam em 1759 sob o mesmo comando. É claro que o capitão António Pontes Lisboa podia ser comandante dos dois navios em épocas diferentes daquele mesmo ano. Ademais, podia ter um homônimo. Exato. Não obstante a simultaneidade e praticabilidade prováveis, impressiona, sobremaneira, tamanha coincidência : — dois navios com o mesmo nome e capitão no mesmo ano. Não é impossível, todavia, tratar-se da mesma embarcação. Em 1759 a sumaca podia estar sendo restaurada em algum estaleiro. Ultimada a reforma, seria lançada ao mar como galera, conservando o mesmo nome — Nossa Senhora da Conceição. De uma ou de outra forma põe-se, realmente, a incógnita formulada.

Quer-nos parecer, outrossim, que alguns navios não pertenceriam ao patrimônio da Companhia. Alguns deles seriam fretados. É o que se nos afigura. O elevado número de embarcações recenseadas é deveras perturbador. Os quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos papéis da Companhia, não obstante o seu valor, acham-se incompletos. É natural que assim seja, dada

a escassez de fontes. Observe-se que não conseguimos averiguar todos os preços de custo dos barcos pertencentes à emprêsa. É que nem todos figuram nas demonstrações dos Balanços da Companhia, cujas balizas são representadas pelos anos de 1760 e 1744. Antes e depois dêstes marcos cronológicos da vida mercantil da sociedade é enormemente dificultoso, senão irrealizável, apurar as importâncias em dinheiro de todos os navios que engrossavam as rotas atlânticas da gigantesca emprêsa ultramarina.

Depois de 1774, término da escrituração dos Balanços arrolados, coincidindo com o rítmo crescente das carregações exportadas dos portos das capitanias do Pará e Maranhão (23), a Companhia adquiriu respeitável número de navios. Vejam-se, por exemplo, os mapas estatísticos onde figuram 20 corvetas, 5 galeras, 3 náus, 3 chalupas, duas sumacas e 7 embarcações de tipos não identificados que enriqueceram a frota da emprêsa entre os anos de 1775 e começo de 1778 (24). Como nesse período não foram apurados os Balanços da Companhia, é natural que os montantes gastos pela emprêsa no aumento de sua marinha mercante não constem de nossas tabelas. Demais, nenhum dos papéis pertencentes à escrituração da emprêsa fornece melhores informes dos que figuram nos quadros elucidativos da tonelagem da frota da Companhia.

A partir de seus primeiros dias de vida, a sociedade mercantil começou a formar a sua marinha, condição vital para o funcionamento do portentoso organismo.

A 13 de agôsto de 1755, a Junta da Administração comprou as galeras São José e Nossa Senhora da Conceição,

---

(23) Vejam-se os respectivos capítulos — As carregações do Pará e Maranhão.

(24) Ultimado o prazo de vinte anos proposto para a duração da Companhia (Cf. Instituição..., § 51), o privilégio não foi renovado. A Coroa, porém, permitiu-lhe a continuidade do seu giro mercantil. A conjuntura do reino começava a mudar com a doença de D. José I e a regência de D. Mariana Vitória de Bourbon. De 1775 em diante é que a Companhia engrossou as suas rotas, fato comprovativo do aumento da tonelagem da frota nesse período.

construídas e reformadas na Inglaterra, a João Bristow, pelas respectivas importâncias de 4.842$552 réis e 5.149$448 réis (25).

Em 1756 a galera São José já navegava nas rotas de Belém, São Luís, Bissau e Cacheu, sob o comando do capitão José Ferreira de Azevedo, conforme se pode ver pela tabela explicativa da tonelagem da frota da Companhia. Em 1762, porém, saiu do giro mercantil por ter naufragado nas proximidades da costa do Estado do Grão Pará e Maranhão. O desafortunado comandante Luís Ferreira Braga, que conseguiu escapar com vida, foi prêso, sendo sôlto sòmente no dia 12 de abril de 1764 depois da Junta da Administração se convencer da sua inculpabilidade (26).

A 10 de fevereiro de 1756 a frota da Companhia foi enriquecida com a compra das naus "Santa Anna" e "São Francisco Xavier" e "Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas" adquiridas, respectivamente, pelas quantias de 11.679$408 réis e 10.267$728 réis (27). No dia seguinte os deputados da Junta, Estevão José de Almeida e Manuel Ferreira da Costa, compraram a galera "Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim", a António José Rodrigues e Bento Fernandes Lobo, por 5.192$208 réis. Êsse barco entrou logo na rota do Pará e Maranhão (28).

Nos restantes meses de 1756, a Companhia adquiriu mais os seguintes navios : a 13 de maio a galera "São Pedro" foi comprada a Cristovão Hake pela importância de 3.614$676 réis; em 2 de outubro, a galera "Santa Anna e São Joaquim" foi negociada com José Rodrigues Esteves pelo preço de 3.910$272 réis; a galera "São Sebastião" foi comprada em 23 de outubro a Elias Perachon por 3.724$999 réis; dias depois já navegava para Bissau, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão Manoel Gomes; pelo preço de

---

(25) A.H.M.F. — D.C.G.P.M. — A. Registos ns. 4 e 5.
(26) Idem, L.R.R.C.G.P.M., n. 1, fol. 55.
(27) Idem, D.C.G.P.M. — A, registos ns. 31 e 32.
(28) Idem, registo n. 33.

2.403$936 réis foi adquirida a galera "Santo António", a 7 de agôsto, a João Aires; um mês depois, a 7 de setembro, a Companhia comprou ao marquês de Abrantes o iate "São Francisco de Paula" por 176$256 réis; no dia anterior os deputados da Junta haviam adquirido a galera "São Luís" a Félix Teixeira Neto pela importância de 5.353$857 réis; em 1759 era comandada pelo capitão José de Carvalho, que traficava na rota do Pará e Maranhão; o corsário "Santo Estevão" foi adquirido em leilão pela quantia de 1.086$830 réis; no começo de novembro foi comprado em venda pública, em casa de "Arbouin & Cia.", o paquete "São Miguel" pelo preço de 957$576 réis, navegando dias depois para os portos de Belém e S. Luís, sob o comando do capitão António Alves de Carvalho (29).

A 17 de outubro de 1757, a Junta da Administração da Companhia comprou a José Pinto Vieira a corveta "Nossa Senhora da Esperança" por 3.676$080 réis. Nêsse mesmo ano já navegava para Bissau, Cacheu, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão José dos Santos. No dia 7, os deputados da emprêsa já haviam arrematado em leilão o bergantim "São Tomé" pela importância de 521$832 réis, encontrando-se nesse mesmo ano nas rotas das capitanias do norte do Brasil e, bem assim, nas da Guiné (30). O último registo de que se tem notícia data de 12 de abril de 1759, dia em que o govêrno da Companhia comprou a Simão António a lancha "Nossa Senhora da Penha de França" pelo preço de 612$000 réis, conforme se lê no "Diário A" da poderosa emprêsa colonial, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (31).

Graças aos informes do material reunido apuramos 124 nomes de navios. O mapa da tonelagem da frota é esclarecedor. Salvo êrro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9

---

(29) Idem, registos ns. 205, 213, 214, 215, 216, 217, 514 e 875.
(30) Idem, registos ns. 873 e 874.

náus, 9 sumacas, 5 iates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (32).

Êsses barcos navegavam nas rotas do Estado do Grão Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A Companhia, no entanto, estendia, por vêzes, conforme as circunstâncias, as suas carreiras marítimas até ao Índico afro-asiático e ao Pacífico chinês, bem como a diversos pontos do litoral brasileiro — Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro (33). Completando o tráfico atlântico à distância, a emprêsa organizou o comércio de cabotagem nas costas da Guiné, de Angola e do Brasil, onde certas áreas geo-econômicas eram patrulhadas por navios de guerra pertencentes ao patrimônio da própria emprêsa colonial (34).

Náus, galeras, sumacas e corvetas, navios de maior tonelagem e resistência, operavam nas rotas mais difíceis e arriscadas : de Lisboa, Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde e Angola, para os portos de Belém e São Luís. O giro era completado com a torna-viagem do Estado do Grão Pará e Maranhão para o reino. As grossas correntes do tráfico eram constituídas pelas carregações de mão-de-obra africana (35), pelas exportações das mercadorias tropicais das capitanias do norte do Brasil (36) e pelos artigos de procedência européia (37).

As embarcações de menor capacidade eram empregadas no trânsito de cabotagem, representadas, sobretudo, pelas chalupas da costa do Brasil, que conduziam carnes da Parnaíba para os portos do Pará e Maranhão, e pelos lam-

(31) Idem, registo n. 177.
(32) Veja-se o quadro estatístico da tonelagem da frota da Companhia.
(33) Cf. Demonstrações in A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.
(34) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(35) Cf. Carregações de mão-de-obra africana.
(36) Cf. Carregações do Pará e Maranhão.
(37) Cf. Os artigos de procedência européia.

botes, iates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis [38].

Graças aos papéis avulsos guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa [39], pode-se ter uma idéia aproximada da tonelagem da frota da Companhia durante o seu giro mercantil, que se estendeu de agôsto de 1755 a janeiro de 1778. Veja-se o porte dos navios abaixo relacionados :

Navios	*Toneladas*
Nau Grão Pará	850
Corveta Nossa Senhora de Belém	750
Galera Santa Anna e São Joaquim . . .	500
Galera N. S. da Conceição (qual delas ?)	350
Corveta Santo António, o Delfim	350
" N. Senhora do Monte do Carmo	300
" São Francisco de Paula	250
" São Francisco Xavier	250
" São Pedro Gonçalves	200
" Nossa Senhora da Oliveira . . .	200

Se atribuirmos o porte médio de 350 toneladas a cada um dos 124 navios apurados, verifica-se que a Companhia possuía uma gigantesca frota mercante de 43.400 toneladas. E, note-se, o cômputo não é nada exagerado. Ao contrário, afigura-se-nos modesto, tendo-se em conta o elevado número de corvetas e galeras, navios de grande pêso e, certamente, de boa capacidade de transporte. Contudo, se alguma exageração existe deve-se, isso sim, à enorme lista de

---

(38) Em 1774 as embarcações pequenas que giravam na Guiné, fazendo o tráfico de cabotagem, eram as seguintes : um iate (Nossa Senhora da Boa Nova), duas Chalupas (Nossa Senhora da Conceição e Santo António e Nossa Senhora da Vida) e três lambotes — São José, Nossa Senhora da Glória e Nossa Senhora da Vitória (Cf. L.B.C.G.P.M. Liv. n. 76, 1774).

(39) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

barcos. Não obstante, é sobremaneira provável que a tonelagem da frota seja menor, dada a possível duplicação de nomes de navios. De qualquer forma, o resultado apurado é enormemente expressivo.

As diferentes demonstrações do mencionado Livro dos Balanços da Companhia ministram preciosos e informativos subsídios que nos permitem afirmar o poderio da frota durante o tempo que se estende de 1759 a 1774, bem como os montantes que a Junta da Administração da emprêsa despendeu na montagem de sua marinha mercante e as perdas de navios naufragados, apreendidos ou desmanchados pela ação do tempo. Os quadros seguintes, organizados com os elementos da referida contabilidade da privilegiada instituição, são deveras elucidativos.

CUSTO DA FROTA DA COMPANHIA

(1759 - 1774)

Anos	N A V I O S			Custo dos navios (réis)	Observações
	Existentes	Construídos	Perdidos		
1759	13	—	—	52.868$392	—
1760	15	2	—	58.191$866	—
1761	20	5	—	73.441$217	—
1762	20	—	—	73.441$217	Devolvida à Coroa a nau de Guerra N. S. da Atalaia
1763	20	1	1	87.173$586	—
1764	21	1	—	101.719$059	—
1765	22	1	—	105.803$073	—
1766	22	1	—	107.049$819	—
1767	24	3	1	107.993$872	—
1768	26	5	3	127.348$961	—
1769	25	—	1	121.078$199	—
1770	24	—	1	117.072$289	—
1771	26	2	—	123.981$585	—
1772	27	2	1	131.950$074	—
1773	29	4	2	133.931$648	—
1774	32	6	3	130.209$382	—

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA
(Naufragados e apreendidos)

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipo	Custo (réis)	Custeio (réis)	Valores das cargas (réis)	Recuperação (Seguros e fretes)	Total do prejuízo (réis)	Observações
1763	São José	Galera	4.842$552	2.386$756	14.662$987	—	21.892$295	Naufragou nas costas do Pará
1768	São Domingos . .	Galera	1.882$308	5.426$814	—	5.376$457	1.937$665	Prêsa dos argelinos
1770	Nossa Senhora das Necessidades . .	Corveta	4.005$910	5.032$389	7.016$544	4.105$640	11.947$203	Naufragou
	S O M A		10.730$770	12.845$959	21.679$531	9.482$097	35.777$163	

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA PELA AÇÃO DO TEMPO

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipo	Custo (réis)	Recuperação (réis)	Total da perda (réis)	Custeio (réis)	Observações
1767	São Tomé . . .	Bergantim	521$832	—	521$832	—	Desmanchado
1768	São Marçal . . .	Bergantim	1.626$798	680$000	946$798	—	"
1768	N. S. da Esperança	Corveta	3.675$080	730$000	3.405$786	459$706	"
1769	N. S. da Conceição (II) . . .	Galera	5.149$448	1.240$000	3.909$448	—	"
1772	Santo António . .	"	2.403$936	—	2.403$936	—	Encalhada em terra
1773	São Lázaro . . .	"	2.637$312	698$324	1.938$988	—	Desmanchada
1773	São João Batista.	"	2.700$745	599$543	2.101$202	—	"
1774	São Pedro . . .	"	3.614$676	768$860	2.845$816	—	"
1774	N. S. do Cabo .	"	6.469$248	2.324$300	4.144$948	—	"
1774	São Sebastião . .	"	3.724$999	1.055$983	2.669$016	—	"
	SOMA		32.525$074	8.097$020	24.887$760	459$706	—

Foram poucos os navios da Companhia que naufragaram : apenas dois em trinta e dois — 6 %. Trata-se da galera São José e da corveta Nossa Senhora das Necessidades naufragadas, respectivamente, em 1763 e 1770.

O restante da frota subsiste. São barcos construídos pela própria Companhia, mais resistentes, de maior capacidade e mais caros.

As perdas pela ação do tempo são sòmente dos primeiros navios, de menor tonelagem, mais baratos e adquiridos em segunda mão.

Nove barcos foram desmanchados : dois bergantins (S. Tomé e S. Marçal), uma corveta (N. S. da Esperança) e seis galeras — N. S. da Conceição (II), S. Lázaro, S. João Batista, S. Pedro, N. S. do Cabo e S. Sebastião. Apenas uma galera (S. António) ficou encalhada em terra, em 1772. A Companhia conseguiu ainda recuperar 25 % do valor das perdas de navios — 8.097$020, como se vê do mapa anexo. Sòmente um navio — a galera S. Domingos — foi prêsa da pirataria, no ano de 1768, consoante registro dos Balanços da emprêsa mercantil.

As duas naus de guerra — Nossa Senhora da Atalaia e Nossa Senhora das Mercês — doadas, como ficou dito, pela Coroa à Companhia em 1755, embora computadas no número, não o foram no valor. Em 1762, a Junta da Administração devolveu à realeza uma delas — a nau Nossa Senhora da Atalaia — que passou a engrossar a Armada Real.

A Companhia gastou na montagem de sua marinha mercante mais de cento e trinta contos de réis — 130.209$382 réis, algarismos expressivos que falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se acrescentarmos a essa respeitável importância em dinheiro a quantia de 43.255$834 réis, correspondente à perda de navios, verifica-se que a emprêsa teve um dispêndio total de 173.465$216 réis. A Companhia perdeu, portanto, 25 % daquele valor.

Em 1759 a emprêsa possuía 13 navios no valor de 52.868$392 réis. Em 1774, último ano dos Balanços, a Companhia já mantinha uma poderosa marinha mercante

composta por 32 embarcações no valor de 130.209$382 réis, tendo perdido, porém, treze navios que haviam custado 43.355$842, conforme consta das demonstrações dos Balanços da emprêsa (40). O engrossamento da frota da Companhia figura no quadro elucidativo de seu custo.

Os navios mencionados nos mapas demonstrativos da tonelagem da frota — 20 corvetas, 5 galeras, 3 naus, 3 chalupas, 2 sumacas e mais 7 barcos de tipos não identificados (41) — não figuram no custo dos comboios da Companhia por serem posteriores ao ano de 1774, período da descontabilização da prestigiosa emprêsa colonial. O último Balanço data de 1774. Depois dêste ano a escrituração da Companhia não regista mais os montantes dos custos dos navios. O giro mercantil, no entanto, cresce admiràvelmente. Vejam-se as carregações (42). Por isso a sociedade engrossou a sua marinha mercante com mais quarenta barcos (43).

Se atribuírmos a cada um dêsses últimos quarenta navios o prêço médio de 2.500$000 réis, montante que não se nos afigura exagerado, tendo-se em conta que alguns navios no período anterior a 1775 custaram mais de dez contos de réis (44), verifica-se que a Companhia dispendeu, na "nova fase" do seu giro mercantil (1775-1778), uma importância de 100.000$000 réis. Somada à quantia gasta na "primeira fase" (1759-1774), apura-se a extraordinária cifra de 273.465$216 réis, importância que a Companhia desembolsou na montagem de sua marinha mercante.

Os diversos tipos de navios, embora destinados ao giro mercântil de longo curso, com bons resultados para a emprêsa, eram, alguns deles, aproveitados em cobertura de guerra sempre que as circunstâncias a isso obrigassem. Não eram, porém, navios verdadeiramente de combate, mas prestavam bons serviços na defesa militar dos comboios e de

---

(40) Vide o capítulo — Os Balanços da Companhia.
(41) Vejam-se as relações dos navios apurados.
(42) Cf. As carregações...
(43) Cf. Quadros demonstrativos...
(44) Ibidem.

alguns pontos de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio ultramarino da Coroa, permanentemente desejadas pelas grandes potências mercantilistas (45).

A construção de navios e o necessário levantamento de pessoal para a equipagem das frotas era regulada pelos parágrafos dez, onze e doze dos estatutos da Companhia. Navios mercantes e de guerra podiam ser fabricados nos estaleiros do reino e do ultramar senhoreados pela gigantesca emprêsa colonial (46). Mediante licença da realeza, a Companhia podia convocar gente de mar e guerra necessária para guarnição de seus comboios e navios que andavam nas costas do Brasil, da África e das ilhas (47). À Junta de Administração da Companhia a Coroa deu o privilégio de escolher os comandantes para os seus navios e "Capitaens de Mar e Guerra, e mais Officiais que lhe parecer, para o governo e guarnição das Naos que armar" (48). As nomeações eram por um ano, sendo que a mantença nos postos de comando resultava da "satisfação que se espera" (49). Tudo dependia, porém, de confirmação régia. Os oficiais prestavam serviços à Companhia como se estivessem na "Real Armada" sendo, evidentemente, pagos pela emprêsa (50).

Para que se tenha uma idéia aproximada das despesas da Companhia com o sustento de sua frota mercante, organizamos o quadro elucidativo seguinte com os elementos extraídos de um dos "Maços do Maranhão" guardados no

---

(45) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(46) Cf. Instituição, § 10.º, pág. 6.
(47) "a todo o tempo que lhe convier, fazendo-lhe as pagas e vantagens que acordar com elles. E succedendo que na mesma occasião mande V. Magestade fazer levas de gente, precedente as do serviço Real, se seguirão logo immediatamente as da Companhia. Porem havendo urgente necessidade nella, consultará a V. Magestade, para que se sirva de lhe dar a necessaria providência" (Idem, § 11.º, págs. 6 e seg.).
(48) Idem, § 12.º, pág. 7.
(49) Ibidem.
(50) Idem. Veja-se, outrossim, o capítulo — O organismo do "Corpo Político" e os privilégios.

Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (51). Veja-se, por exemplo, o que a emprêsa colonial despendeu com a corveta "Nossa Senhora da Oliveira" na viagem de Cacheu para São Luís, a 11 de março de 1774, segundo registro de despesa assinado por Filipe Damazio, administrador da Companhia naquele centro de resgate da Guiné (52).

RELAÇÃO DAS DESPESAS DA COMPANHIA COM A CORVETA NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA NA VIAGEM DE CACHEU PARA O MARANHÃO (11 DE MARÇO DE 1774)

Capitão Manuel Luís do Cabo		93$330 réis
Pilôto Joaquim António da Costa	— 12$000 réis por mês	22$000
Capelão Padre Bernardino de Sena	— 10$000 " " "	18$660
Contra-mestre Vicente José	— 9$000 " " "	18$000
Cirurgião Manoel Gomes de Carvalho	— 8$000 " " "	14$920
Calafete Domingos Gonçalves	— 8$000 " " "	14$920
Tanoeiro Francisco José	— 6$000 " " "	11$200
Luís Lourenço, marinheiro	— 6$000 " " "	11$200
André de Sousa, marinheiro	— 6$000 " " "	11$200
Bartolomeu Soares, marinheiro	— 6$000 " " "	11$200
Estanislau de Almeida, marinheiro	— 6$000 " " "	11$200
José de Oliveira, marinheiro, a	— 5$812 " " "	10$956
Manoel da Costa, marinheiro	— 5$812 " " "	10$956
António Vieira, marinheiro	— 5$812 " " "	10$956
Aleixo da Costa, marinheiro, a	— 5$250 " " "	9$800
António da Silva, marinheiro	— 5$250 " " "	9$800
José Elias, marinheiro	— 4$875 " " "	9$087
Manoel de Azevedo, marinheiro	— 4$875 " " "	9$087
Euzébio Luís, marinheiro	— 4$875 " " "	9$087
Vitorino José, marinheiro	— 4$500 " " "	8$400
Simão Luís do Cabo, marinheiro	— 4$500 " " "	8$400
João Romeiro, marinheiro	— 4$125 " " "	7$687
João Gonçalves, marinheiro	— 3$375 " " "	6$287
Manoel José da Costa, marinheiro	— 3$000 " " "	5$600

(51) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).
(52) Ibidem.

Alexandre da Costa, marinheiro	— 3$000	"	"	"	5$600
Manoel Gonçalves, marinheiro	— 3$000	"	"	"	5$600
José Ignácio, marinheiro	— 3$000	"	"	"	5$600
Manoel de Mello, marinheiro	— 3$000	"	"	"	5$600
Manoel da Silva (faleceu em 10 de fevereiro)					3$625
Pagamento ao pilôto da barra para a saída					21$000
"De ir buscar o pilôto da barra"					9$500
TOTAL					410$458 réis

Acrescente-se a êsse gasto da equipagem da corveta o que a Companhia desembolsou com comestíveis da tripulação (53) e despesas miúdas, e compreenderemos melhor o preço da mantença das 124 embarcações que operavam nas linhas de longo curso do Atlântico afro-brasileiro e no comércio de cabotagem das costas da Guiné, do Brasil e de Angola. Êsses grandiosos feixes de rotas ultramarinas à distância fizeram, na segunda metade do século XVIII, a fortuna da emprêsa pombalina e de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio da Coroa.

(53) Certos "costeamentos" dos navios que navegavam nas rotas da Guiné — Cacheu e Bissau — e Angola ultrapassavam a importância de 400$000 réis em gêneros. (Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana).

CAPÍTULO II

CARREGAMENTOS, MERCADOS E MERCADORES

a) AS CARREGAÇÕES DO PARÁ

No começo da administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, governador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão, a Amazônia ainda enfrentava o angustiante problema de ligação com o mundo europeu. A obra de revelação econômica do enorme espaço tropical não poderia, na verdade, ser executada a contento com uma estrutura orgânica inadequada, com deficiência de mão-de-obra, com falta de equipamentos e recursos materiais. O norte da colônia desgastava-se e enfraquecia-se à medida que a luta pela partilha política e econômica do Atlântico brasileiro se exacerbava. Na colônia tudo era descoroçoamento e desânimo. Dir-se-ia que a Amazônia estava prêsa a uma resignada predisposição para a ruína.

Na segunda metade do século XVIII, o gigantesco patrimônio ultramarino da Coroa aparece-nos, porém, com uma nova feição. O estabelecimento da Companhia pombalina trouxera-lhe possibilidades de expansão comercial. As capitanias do Pará e Maranhão ligaram-se à Europa sem perda de continuidade do meio de comunicação — o Atlântico.

A emprêsa agrária colonial exigia um comércio intercontinental ativo e meios fáceis de tráfico. Mão-de-obra

africana, meio circulante e segurança de mercado consumidor permitiram-lhe realizar essas condições.

A partir de 1756, primeiro ano do giro mercantil da Companhia, evidencia-se a transformação estrutural da Amazônia. A uma economia sem mercados opunha-se, cada vez mais acentuadamente, uma nova economia cujas próprias condições de progresso lhe advinham da troca à distância dos produtos tropicais comerciáveis, oriundas do afã fomentado pela emprêsa colonizadora. O Estado do Grão Pará e Maranhão surgia, assim, como unidade geográfica que encontrava as suas possibilidades de desenvolvimento e de expansão, não no seu predomínio político ou militar, mas na sua fôrça irradiadora e motora de tôda a atividade mercantil.

A Amazônia ganhava, com efeito, nova roupagem e nôvo aspecto. Irrigada com o sangue vivificante do mercantilismo colonizador, então representado pela Companhia de comércio e navegação, conseguia libertar-se, afinal, de uma espécie de servidão geográfica. Uma inusitada forma de exploração econômica definia-se; outras apareciam a marcar bem as novas relações de produção e de consumo. Nessa revelação econômica percebiam-se já os fundamentos em que se assentava a sociedade colonial naquelas ignotas terras tropicais.

Com a montagem e mantença do cometimento mercantil, a Companhia abria ao Estado do Grão Pará e Maranhão o comércio do Atlântico, do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, dando à nova realidade econômica a base geográfica mundial que ela reclamava para crescer. Essa obra de renovação correspondia às necessidades da época. Por isso vingou.

Os quadros demonstrativos seguintes do volume e valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa, organizados com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (1), do Arquivo Histórico do Itamaratí, no

(1) C. P. n. 38 (1778).

Rio de Janeiro (2) e do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa (3), constituem admiráveis testemunhos da marcha ascendente da evolução econômica da Amazônia brasileira na segunda metade do século XVIII.

(2) Capitania do Grão Pará, Maço 3 (1730-1777).
(3) M. N., Liv. 1.º (1772-1775), Liv. 2.º (1776), Liv. 4.º (1777) e Liv. 5.º (1778).

... EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1756)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particu!.	
N. S. da Atalaia	João da Silva	Algodão (arrobas)	—	57 27	57 27	3$600	$	208$237	208$237
		Açucar (arrobas)	—	326	326	1$300	$	423$800	423$800
		Couros em cabe'o (peças)	—	11.630	11.630	$685	$	7.966$550	7.966$550
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Cacau (arrobas)	4.565 17	25.185 12	29.750 29	1$200	5.478$637	30.222$450	35.701$087
		Café (arrobas)	65 2	3.525 22	3.590 24	3$000	195$187	10.577$063	10.772$250
São José	José Ferreira de Azevedo	Cravo fino (arrobas)	10	1.761 23 ½	1.771 23 ½	6$400	64$000	11.275$100	11.339$100
		Cravo grosso (arrobas)	12	2.152 16	2.164 16	3$000	36$000	6.457$500	6.493$500
N. S. do Bom Sucesso	Jacinto Rodrgues	Salsa (arrobas)	268 1 ½	2.203 1 ½	2.511 31 ½	5$500	1.717$512	12.116$762	13.834$274
		Salsa (arrobas)	40 1		—	6$000	$	$	$
São Pedro	Antonio José de Oliveira	Urucú (arrobas)	143 ½	1.192 ½	1.336	$340	48$750	405$450	454$240
		Óleo (barris)	40	506	546	1$700	68$000	860$200	928$200
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Sola (peças)	63	459	692	$800	84$400	367$200	451$600
		Sola (peças)	170	—	—	$200	$	$	$
N. S. Madre de Deus	João Monteiro	Consueiras	73	—	73	1$800	131$400	$	131$400
		Pau cotiara (peças)	105 toros	—	105	$600	63$000	$	63$000
SOMA (Réis)							7.886$926	80.880$312	88.767$238

… GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1757)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
N. S. da Atalaia	Agostinho dos Santos	Cacau (arrobas)	2.128 25	33.115 28	35.244 21	$960	2.043$630	31.791$240	33.834$870
		Café (arrobas)	273 23	3.367 23	3.641 14	2$400	656$925	8.082$525	8.739$450
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes	Cravo fino (arrobas)	386 21	2.118 2	2.504 23	5$200	2.010$612	11.013$925	13.024$537
		Cravo grosso (arrobas)	77	1.202 5	1.279 5	2$900	223$300	3.486$253	3.709$553
Santa Ana e S. Joaquim	Saveriano Gonzales	Salsa (arrobas)	454	1.051 24	1.505 24	3$200	1.452$800	3.365$600	4.818$400
		Óleo (barris)	—	492	492	1$700	$	836$400	836$400
		Urucú	388	629	917	$340	131$920	179$860	311$780
S. Miguel	Antonio Alves de Carvalho	Couros em cabelo (peças)	—	5.874	5.874	$685	$	4.023$690	4.023$690
		Consueiras	38	—	38	6$500	20$583	$	58$083
S. Sebastião	Manoel Gomes	Pranchas	25	—	25	1$500	37$500	$	$
		Tauá	14 18	—	14 18	$640	9$320	$	9$320
		Atanados (peças)	—	511	511	1$000	$	511$000	511$000
		Samauma	32 2	—	32 2	$800	25$650	$	25$650
		Algodão (arrobas)	—	156	156	4$000	$	624$000	624$000
		Aguardente de cana (barris)	83	45	128	1$000	83$000	45$000	128$000
		Açúcar (arrobas)	515	74	589	$800 a 1$300	732$650	96$200	828$850
SOMA (Réis)							7.427$890	64.055$693	71.483$583

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1758)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
Galera São José	José Ferreira de Azevedo	Couros em cabelo (peças)	—	3.377	3.377	$685	$	2.313$245	2.313$245
		Cacau (arrobas)	1.207 11	6.753 17	7.960 17	$960	1.159$050	6.483$060	7.642$110
		Salsa (arrobas)	—	9	9	3$000	$	27$000	27$000
Galera N. S. da Atalaia	Francisco Duarte Serra	Café (arrobas)	108 16	743 27	852 11	2$400	260$400	1.785$225	2.045$625
		Cravo fino (arrobas)	92 29	91 27	184 24	4$800	445$950	440$850	886$800
		Cravo grosso (arrobas)	—	54	54	2$800	$	151$200	151$200
		Urucú	426	1 20	478 (?)	$386	164$436	20$072	184$508
		Sola (peças)	29	120	149	1$000	29$000	120$000	149$000
		Tauá	2 6 ½	—	2 6 ½	$660	1$454	$	1$454
		Óleo (barris)	—	46	46	1$700	$	78$200	78$200
		Carica (?)	1	—	1	2$000	2$000	$	2$000
		Samauma	199 1	10	209 1	$800	159$225	8$000	167$225
		Açúcar (arrobas)	557	781 16	1.338 16	$880 a 1$300	666$500	800$000	1.466$500
		SOMA (Réis)					2.888$015	12.226$852	15.114$867

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações: Da Comp.	Carregações: Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis): Da Comp.	Valor dos gêneros (réis): Dos particul.	Importância total (réis)
N. S. das Neves	João da Silva	Cacau (arrobas)	8.059 13 ½	9.296 13	—	1$500	$	$	$
		Cacau (arrobas)	5.131 28	1.478 23	23.966 13 ½	2$000	37.352$882	16.902$046	54.254$928
		Café (arrobas)	3.685 12	659 13	4.344 25	2$400	8.844$900	1.582$575	10.427$475
		Cravo fino (arrobas)	2.262	157 27	2.419 27	4$500	10.179$000	710$297	10.889$297
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Cravo grosso (arrobas)	1.665	54	1.869	2$600	4.749$000	140$400	4.889$400
		Cravo grosso (arrobas)	150	—	—	2$800	$	$	$
S. Luís	José de Carvalho	Salsa (arrobas)	545 20 ½	11	602 4 ½	3$000	1.855$321	33$000	1.888$321
		Salsa (arrobas)	45 16	—	—	4$800	$	$	$
		Urucú	1.312	346	1.658	$300	393$600	103$800	497$400
Santo António	José Gonçalves	Óleo (barris)	1.164 ¾	43 ½	1.208 ¼	1$700	1.980$075	73$950	2.054$025
		Atanados (peças)	155	—	155	1$500	232$500	$	232$500
N. S. da Conceição	Antonio Pontes Lisboa	Couros em cabelo (peças)	5.872	350	6.222	$685	4.022$320	239$750	4.262$070
		Toros de pau	83	31	114	$	37$900	21$000	68$900
		Coquilho	13 18	—	13 18	2$240	30$380	$	30$380
		Sumauma	54 12	—	54 12	1$000	54$375	$	54$375
		Algodão em rama (arrobas)	39 18	28 2	67 20	3$600	142$425	101$025	243$450
		Algodão em fio (arrobas)	328 ½	118	446 ½	$200	65$700	23$600	89$300
		Baunilha	6 ½	—	6 ½	$	5$780	$	5$780
		Açúcar (arrobas)	327	115 16	442 16	$800 a 1$100	297$000	103$950	400$950
SOMA (Réis)							70.243$158	20.045$393	90.288$551

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particu'.	
São José	Gaspar dos Reis	Tabaco (ro'os)	—	38	38	2$000	$	76$000	76$000
		Açúcar (arrobas)	—	8	8	1$300	$	10$400	10$400
		Algodão (arrobas)	—	22	22	3$600	$	79$200	79$200
N. S. Madre de Deus	João de Freitas Monteiro	Cacau (arrobas)	37.130 25	9.792 8	46.923 1	2$000	74.261$562	19.584$500	93.846$062
		Café (arrobas)	7.971 27	499	8.470 27	2$400	19.132$425	1.197$600	20.330$025
		Cravo fino (arrobas)	1.000	53	1.053	4$500	4.500$000	238$500	4.738$500
N. S. das Neves	João da Silva	Cravo grosso (arrobas)	386	—	386	2$800	1.080$800	$	1.080$800
		Salsa (arróbas)	1.739 24	75	1.814 24	4$800	8ı.350$800	360$000	8.710$800
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Urucú	2.396	67	2.463	$365	874$540	24$455	898$995
		Óleo (barris)	705	40	745	1$700	1.198$500	68$000	1.266$500
		Atanados (peças)	4.694	700	5.394	1$304	6.120$976	912$800	7.033$776
S. Sebastião	José da Silva Costa	Couros (peças)	1.640	1.000	2.640	$710	1.164$400	710$000	1.874$400
		Madeiras (peças)	40 paus	—	40	$	254$830	$	254$830
SOMA (Réis)							116.938$833	23.261$455	140.200$288

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
São José	Gaspar dos Reis	Açúcar (arrobas)	—	96	96	1$300	$	124$800	124$800
		Cacau (arrobas)	24.894 25	11.164 7	36.059	2$000	49.789$562	22.328$438	72.118$000
		Café (arrobas)	5.772 4	147 15	5.919 19	2$400	13.853$100	353$925	14.207$025
São Pedro	José de Oliveira Bulhão	Cravo fino (arrobas)	1.175 25	—	1.175 25	4$500	5.291$015	$	5.243$384
		Cravo grosso (arrobas)	4.277 24	9	4.286 24	2$800	11.977$700	25$200	12.002$900
N. S. da Esperança	José dos Santos	Salsa (arrobas)	2.302 16	116	2.418 16	3$000	6.907$500	348$000	7.255$500
		Urucú	926 ½	160	1.086 ½	$400	370$600	64$000	434$600
		Óleo (barris)	1.393 ½	25 ½	1.419	1$700	2.368$950	43$350	2.412$300
N. S. das Neves	João da Silva	Atanados (peças)	4.021	6.906	10.927	1$304	5.291$015	9.005$424	15.277$152
		Sola (peças)	1.096 meyos	250	1.346	$764	837$344	191$000	$
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Couros em cabelo (peças)	71	1.440	1.511	$565	40$115	813$600	853$715
		Paus	34	—	34	$	223$560	$	$
N. S. da Atalaia	Agostinho dos Santos	Toros	333	—	333	$	46$600	$	344$835
		Achas de lenha	13.165	—	13.165	$	74$675	$	$
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Surnauma	173 4	—	173	1$200	207$750	$	207$750
		Algodão em rama (arrobas)	10 30	65 11	76 9	3$600	39$375	235$237	274$612
		Algodão em fio (arrobas)	17 21	—	17 21	6$400	113$000	$	113$000
		Coquilho	15 28	—	15 28	2$240	35$560	$	35$560
SOMA (Réis)							97.419$790	33.532$974	130.952$764

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
N. S. da Conceição	Joaqum José das Mercês	Cacau (arrobas)	8.386 6	—	50.391 10	2$000	106.006$750	$	$
		Cacau (arrobas)	35.693 24	6.281 12	—	2$500	$	15.703$437	121.710$187
Santo António	José Gonçalves	Café (arrobas)	3.738 16	94 30	3.833 14	2$400	8.972$400	227$850	9.200$250
N. S. da Esperança	José dos Santos	Cravo (arrobas)	462 14	—	462 14	4$500	2.080$968	$	2.080$968
N. S. Madre de Deus	Francisco Serra	Cravo grosso (arrobas)	1.072 8	—	1.072 8	2$800	3.002$300	$	3.002$300
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Salsa (arrobas)	737 8	—	737 8	3$000	2.211$750	$	2.211$750
		Urucú	1.510	128	1.638	$400	604$000	51$200	655$200
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (barris)	1.987	—	1.987	1$700	3.377$900	$	3.377$900
S. João Batista	José de Oliveira Bulhão	Atanados (peças)	3.974	—	3.974	$861	3.421$614	$	3.421$614
		Couros em cabelo (peças)	3.288	100	3.388	$565	1.857$720	56$500	1.915$220
São José	Filipe de Figueiredo Gouveia	Paus	95	—	95	$	258$700	$	$
		Taboados	111	—	111	$	41$000	$	333$200
		Pranchas	8	—	8	$	16$000	$	$
		Achas de lenha	3.500	—	3.500	$005	17$500	$	$
SOMA (Réis)							131.868$602	16.038$987	147.907$589

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações: Da Comp.	Carregações: Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis): Da Comp.	Valor dos gêneros (réis): Dos particul.	Importância total (réis)
N. S. da Conceição	Joaqum José das Mercês	Cacau (arrobas)	8.386 6	—	50.391 10	2$000	106.006$750	$	$
		Cacau (arrobas)	35.693 24	6.281 12	—	2$500	$	15.703$437	121.710$187
Santo António	José Gonçalves	Café (arrobas)	3.738 16	94 30	3.833 14	2$400	8.972$400	227$850	9.200$250
N. S. da Esperança	José dos Santos	Cravo (arrobas)	462 14	—	462 14	4$500	2.080$968	$	2.080$968
N. S. Madre de Deus	Francisco Serra	Cravo grosso (arrobas)	1.072 8	—	1.072 8	2$800	3.002$300	$	3.002$300
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Salsa (arrobas)	737 8	—	737 8	3$000	2.211$750	$	2.211$750
		Urucú	1.510	128	1.638	$400	604$000	51$200	655$200
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (barris)	1.987	—	1.987	1$700	3.377$900	$	3.377$900
S. João Batista	José de Oliveira Bulhão	Atanados (peças)	3.974	—	3.974	$861	3.421$614	$	3.421$614
		Couros em cabelo (peças)	3.288	100	3.388	$565	1.857$720	56$500	1.915$220
São José	Filipe de Figueiredo Gouveia	Paus	95	—	95	$	258$700	$	$
		Taboados	111	—	111	$	41$000	$	333$200
		Pranchas	8	—	8	$	16$000	$	$
		Achas de lenha	3.500	—	3.500	$005	17$500	$	$
						SOMA (Réis)	131.868$602	16.038$987	147.907$589

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1763)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
S. Francisco Xavier	Francisco João	Cacau (ar.)	5.135 1	2.653 2	—	2$500	$	$	$
		Cacau (ar.)	5.146 11	—	33.517 15	1$600	51.931$274	6.632$656	58.563$930
		Cacau (ar.)	20.573 1	—	—	1$500	$	$	$
N. S. das Necessidades	José dos Santos	Café (ar.)	2.605 13	34 13	2.639 26	2$400	6.252$975	82$575	6.335$500
		Cravo fino (arrobas)	439 11	—	—	4$500	1.977$046	$	1.977$046
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Cravo grosso (arrobas)	793 22	—	—	2$800	2.222$325	$	2.222$325
		Salsa (ar.)	774	—	—	3$000	2.322$000	$	2.322$000
São Luís	Manoel Gonçalves Salgado	Urucú	2.489	—	—	$400	995$600	$	995$600
S. João Batista	José de Oliveira Bulhão	Óleo (barris)	1.210	—	—	1$700	2.057$000	$	2.057$000
		Atanados (peças)	341	—	—	1$000	341$000	$	341$000
S. Sebastião	Luiz Ferrera Braga	Couros em cabelo (peças)	2.562	2.166	4.728	$557	1.427$034	1.206$462	2.633$496
		Taboado	56	—	—	$	18.666$000	$	
		Algodão em fio (arrobas)							18.666$000
					SOMA (Réis)		69.553$920	7.921$693	77.475$613

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1764)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
Santo António	Miguel Pereira	Algodão em rama (ar.)	—	32 14	32 14	3$600	$	116$775	116$775
São Pedro	José dos Santos	Cacau (ar.)	31.461 22	1.220 15	32.682 15	1$500	47.192$531	1.830$703	49.023$234
		Café (ar.)	4.224 23	67 31	4.292 22	2$400	10.159$325	163$125	10.302$450
N. S. das Neves	Agostinho dos Santos	Cravo fino (arrobas)	880 16	31	911 16	4$500	3.962$250	139$500	4.101$750
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Cravo grosso (arrobas)	3.926 8	—	3.926 8	2$400	9.423$000	$	9.423$000
São João Batista	José de Oliveira Bulhão	Salsa (ar.)	1.350 14	—	1.350 14	3$000	4.051$500	$	4.051$500
São Lázaro	Gaspar dos Reis	Óleo (barris)	1.922	—	1.922	1$700	3.267$400	$	3.267$400
		Urucú	2.888	—	2.888	$400	1.155$200	$	1.155$200
N. S. da Conceição	José Gomes Ribeiro	Atanados (peças)	307	5.010	5.317	1$000	307$000	5.010$000	5.317$000
		Couros em cabelo (peças)	1.644	7.828	9.472	$525	863$100	4.109$700	4.972$800
		Paus	—	—	—	$	1.275$920	$	1.275$920
SOMA (Réis)							81.637$226	11.369$803	93.007$029

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1765)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Atanados (peças)	—	940	940	1$000	$	940$000	940$000
		Cacau (ar.)	28 604 9	3.007 4	31.611 13	1$500	42.906$421	4.510$688	**47.417$109**
São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	Café (ar.)	6.129 14	141 13	6.270 27	2$400	14.710.650	339$775	**15.050$025**
		Cravo fino (arrobas)	746 6	27	773 6	4$500	3.357$843	121$500	**3.479$343**
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Cravo grosso (arrobas)	3.259 8	—	3.259 8	2$800	9.125$900	$	**9.125$900**
		Salsa (ar.)	923 12	—	923 12	3$000	2.770$125	$	**2.770$125**
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Va'ério Gomes	Urucú	3.723	—	3.723	$400	1.489$200	$	**1.489$200**
		Óleo (barris)	22.197	—	22.197	1$700	3.773$150	$	**3.773$150**
		Couros em cabelo (peças)	678	8.745	9.423	$386	261$708	3.375$570	**3.637$278**
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Algodão em rama (ar.)	25 18	101 19	127 5	3$600	92$025	365$737	**457$762**
		Taboado	15 dzs.	—	15 dzs.	4$000	60$000	$	**$**
		Paus	511	—	511	$	2.489$580	$	**2.564$580**
		Achas de lenha	3.000	—	3.000	$005	15$000	$	**$**
SOMA (Réis)							81.051$602	9.652$870	90.704$472

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1766)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Atanados (peças)	—	1.547	1.547	1$000	$	1.547$000	1.547$000
		Cacau (ar.)	29.167 30	2.776 28	31.944 26	1$500	43.751$906	4.165$312	47.917$218
		Café (ar.)	4.776 17	327 24	5.104 9	2$400	11.463$675	786$600	12.250$275
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Cravo fino (arrobas)	1.085 10	246 29 ½	1.332 7 ½	4$500	4.883$906	1.111$148	5.995$054
		Cravo grosso (arrobas)	3.050	—	3.050	2$800	8.540$000	$	8.540$000
		Salsa (ar.)	1.090	113	1.203	3$000	3.270$000	339$000	3.609$000
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Urucú	2.750	250	3.008	$400	1.103$200	100$000	1.203$200
		Óleo (barris)	1.540	—	1.540	1$700	2.618$000	$	2.618$000
		Couros em cabelo	154	9.526	9.680	$476	73$304	4.534$776	4.607$680
		Paus	151	32	183	$	844$360	64$000	908$360
SOMA (Réis)							76.548$351	12.647$436	89.195$787

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1767)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
São Pedro Gonçalves	Miguel Pereira da Costa	Atanados (peças)	—	524	524	1$000	$	524$000	524$000
		Couros (peças)	—	9.942	9.942	$476	$	4.732$392	4.732$392
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva	Cacau (ar.)	27.812 18	1.395	29.907 18	1$500	41.718$743	2.092$500	43.811$243
		Café (ar.)	589 30	392	6.422 27 ½	2$200	14.356$224	862$400	15.218$624
		Café (ar.)	5.440 31 ½	—	—	2$400	$	$	$
N. S. das Neves	Agostinho dos Santos	Cravo fino (arrobas)	886	169 16	1.055 16	4$500	3.987$000	762$750	4.749$750
		Cravo grosso (arrobas)	2.515	—	2.515	2$800	7.042$000	$	7.042$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Salsa (ar.)	1.480	647	2.127	3$000	4.440$000	1.941$000	6.381$000
		Urucú	4.800	—	9.177 ½	$300	3.201$000	$	3.201$000
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Urucú	4.377 ½	—	—	$400	$	$	$
		Óleo (barris)	2.255	27	2.282	1$700	3.033$500	45$900	3.879$400
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Pranchas	19	24	43	1$200	22$800	$	$
		Paur roxo	111 toros	—	111	$	161$700	28$800	656$746
		Taboado	17 2/3 d.	—	17 2/3 d.	4$000	70$666	$	$
		Paus	81	8	89	$	372$780	$	$
		Algodão em rama (ar.)	14 27	134 31	149 26	3$408	50$588	459$973	510$561
SOMA (Réis)							79.257$001	11.449$715	90.706$716

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1768)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particu'.	
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Luís da Silva	Açúcar (ar.)	—	88	88	2$000	$	176$000	176$000
		Cacau (ar.)	40.886 3	88	40.974 3	1$500	61.329$140	132$000	61.461$140
		Café (ar.)	3.944 16	108	4.052 16	2$400	9.466$800	259$200	9.726$000
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva	Cravo fino (ar.)	113	20	—	3$000	$	$	$
		Cravo fino (ar.)	8 12	—	1.154 2	3$500	5.012$593	1$875	5.014$468
N. S. de Oliveira	António José de Carvalho	Cravo fino	1.032 2	—	—	4$500	$	$	$
		Cravo grosso	1.735 13	—	1.735 12	2$800	4.859$137	$	4.859$137
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Salsa (ar.)	1.538	—	1.538	3$000	4.614$000	$	4.614$000
		Urucú	7.440	—	7.440	$300	2.232$000	$	2.232$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Valério Gomes	Óleo (barris)	1.705	—	1.705	1$700	2.898$500	$	2.898$500
		Pau roxo	99 toros	—	99	1$000	99$000	$	$
		Taboado	23 2|3 d.	—	23 2|3 d.	$	104$732	$	854$292
		Paus	382	—	382	$	650$560	$	$
N. S. do Cabo	Manoel da Costa	Algodão em rama (ar.)	13 1	—	13 1	4$000	52$125	$	52$125
SOMA (Réis)							91.318$587	569$075	91.887$662

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1769)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
		Couros em cabelo (peças)	—	1.062	1.062	$600	$	637$200	637$200
		Cacau (ar.)	753 24	10	963 24	1$500	1.430$625	75$000	1.445$625
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Luís da Silva	Café (ar.)	180	9	189	2$400	432$000	21$600	453$600
		Cravo fino (arrobas)	7 18 ½	12	7 30 ½	4$500	34$101	1$688	35$782
		Cravo grosso (arrobas)	132 13 ½	—	132 13 ½	2$800	370$737	$	370$737
		Salsa (ar.)	8 14	8	16 14	3$000	25$312	24$000	49$312
		Urucú	1.420	—	1.420	$300	426$000	$	426$000
		Óleo (barris)	55	—	55	1$700	93$500	$	93$500
		Pau roxo	71 toros	—	71	$	66$920	$	$
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva	Paus	90	—	90	$	168$200	$	255$370
		Achas de lenha	2.035	—	2.035	$010	20$250	$	$
		Algodão (arrobas)	12 22	—	12 22	4$000	50$750	$	50$750
		Açúcar (arr.)	—	120	120	2$000	$	240$000	240$000
		Sumauma	—	14 20	14 20	1$000	$	14$625	14$625
					SOMA (Réis)		3.118$395	954$113	4.072$508

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELEM PARA LISBOA — (1770)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações — Da Comp.	Carregações — Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis) — Da Comp.	Valor dos gêneros (réis) — Dos particul.	Importância total (réis)
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Algodão em rama (ar.)	—	50	50	4$000	$	200$000	200$000
		Atanados (peças)	—	583	583	1$000	$	583$000	583$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Couros em cabelo (peças)	—	5.577	5.577	$600	$	3.346$200	3.346$200
		Cacau (ar.)	47.677 23	3.571 18	51.249 9	1$500	71.516$578	5.357$343	76.873$921
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Café (ar.)	1.983 6 ½	1.105 7	3.088 13 ½	2$400	4.759$687	2.652$525	7.412$212
S. Francisco Xavier	Manoel Tomás	Cravo fino (arrobas)	941 26	143 20	1.085 14	4$500	4.238$156	646$312	4.884$468
		Cravo grosso (arrobas)	636	128	3.694 10	2$800	8.755$425	358$400	9.113$825
S. Pedro Gonçalves	Ignáco Luís da Silva	Cravo grosso (arrobas)	2.857 21	—	—	2$400	$	$	$
N. S. Madre de Deus	Manoel Travassos	Cravo grosso (arrobas)	72 21	—	—	1$600	$	$	$
		Salsa (ar.)	1.816	166 18	1.982 18	3$000	5.448$000	499$687	5.947$687
Santo Antonio	Domingos Antonio Chaves	Urucú	12.970	—	12.970	$300	3.891$000	$	3.891$000
		Óleo (barris)	330	—	330	1$000	220$000	$	330$000
		Sebo (barris)	171 16	—	171 16	$640	109$760	$	109$760
S. Sebastião	Leonardo José da Silva	Pranchas	134	—	134	$	119$600	$	$
		Paus	573	—	573	$	1.886$410	7$000	1.977$010
		Achas de lenha	700	350	1.050	$020	14$000	$	$
SOMA (Réis)							101.018$616	13.650$467	114.669$083

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1771)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações: Da Comp.	Carregações: Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis): Da Comp.	Valor dos gêneros (réis): Dos particul.	Importância total (réis)
N. S. das Mercês	Agostinho dos Santos	Goma copal	—	400	400	1$000	$	400$000	400$000
		Atanados (peças)	—	1.068	1.068	1$000	$	1.068$000	1.068$000
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Couros em cabelo (peças)	—	3.481	3.481	$600	$	2.068$600	2.068$600
		Cacau (ar.)	33.446 2	5.097 7	38.543 9	1$500	50.169$093	7.645$828	57.814$921
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Café (ar.)	4 924 30	2.468 9	7.393 7	2$400	11.819$850	5.925$875	17.745$725
		Cravo fino (arrobas)	2.062 2 ¾	446 10	2.509 4 ¾	4$500	9.282$761	2.008$406	11.291$167
S. Pedro Gonçalves	Ignácio Luís da Silva	Cravo grosso (arrobas)	732 28	212	944 28	2$400	1.758$900	508$800	2.267$700
		Salsa (ar.)	1.462 30 ½	352	1.814 30 ½	3$000	4.388$859	1.056$000	5.444$859
S. Pedro	Manoel do Cabo	Urucú	58	3.814	6.071 ¼	$240	673$845	915$360	1.589$205
		Urucú	2.199 ¾	—	—	$300	$	$	$
Santo António	Domingos António Chaves	Puxeri	204	1	287	$140	44$960	$140	45$100
		Puxeri	82	—	—	$200	$	$	$
		Açúcar (ar.)	—	60	60	2$000	$	120$000	120$000
S. Paulo	José Manuel Travassos	Aguardente (barris)	867 ½	20	887 ½	1$000	867$500	20$000	887$500
		Pau roxo	443 toros	—	443	$	399$800	$	$
		Pranchas	573	385	958	$	411$420	269$500	$
		Paus	267	53	320	$	959$020	106$000	2.225$740
		Achas	2.050	1.950	4.000	$20	41$000	39$000	$
		Arroz (ar.)	—	38	38	450	$	17$100	17$100
		Algodão (arrobas)	7 9 ¼	123 16	130 25 ¼	4$000	29$156	499$000	523$156
SOMA (Réis)							80.846$164	22.680$609	103.526$773

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1772)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particu'.	
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva Tomás	Couros em cabelo (peças)	—	456	456	$525	$	239$400	239$400
		Atanados (peças)	—	3.301	3 301	1$000	$	3.301$000	3.301$000
N. S. das Mercês	António José Monteiro	Cacau (ar.)	51.757	2 605	54.362 9	1$500	77.635$921	3.907$500	81.543$421
		Café (ar.)	3.206 25	1.608 22	4 815 15	2$400	7.696$275	3.860$850	11.557$125
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Cravo fino (arrobas)	1.170 6	451 2	—	4$500	5.265$843	2.029$782	13.745$075
		Cravo fino (arrobas)	1.344 15	—	2.965 23	4$800	6.453$450	$	$
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cravo grosso (arrobas)	1.387 16	—	1.387 16	2$400	3.330$000	$	3.330$000
		Salsa (ar.)	390 15	63	453 15	4$800	1.874$250	302$400	2.176$650
N. S. de Oliveira	Manoel Luís do Cabo	Urucú	23	598	621	$300	6$900	179$400	186$300
		Açúcar (ar.)	—	82 16	82 16	2$000	$	165$000	165$000
S. Paulo	Gerônimo Gonçalves	Puxeri	980	6	986	$200	196$000	1$200	197$200
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Goma copal	54 22 ½	—	54 22 ½	$	80$950	$	80$950
		Aguardente (barris)	3.842 ½	2	3.844 ½	1$000	3.842$500	2$000	3.844$500
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Algodão (arrobas)	—	40	40	4$000	$	160$000	160$000
		Óleo (barris)	55	—	55	1$000	55$000	$	55$000
		Pau roxo	87	—	87	$320	27$840	4$000	213$240
		Paus	21	—	21	$	82$900	$	$
		Achas de lenha	4 925	200	5.125	$020	98$500	$	$
SOMA (Réis)							106.646$329	14 152$532	120.798$861

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1773)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações: Da Comp.	Carregações: Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis): Da Comp.	Valor dos gêneros (réis): Dos particul.	Importância total (réis)
N. S. da Glória	Joaquim das Mercês Francisco	Cacau (ar.)	55.522 22	3.262 4	58 784 26	1$500	83.284$031	4.893$187	88.177$818
N. S. da Conceição	Duarte Serra	Café (ar.)	1.559 10	2.714 14	4.273 24	2$400	3.742$350	6.514$650	10.257$000
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cravo fino (arrobas)	1.734 9	154 8	1.893 17	4$500	7.804$265	716$625	8.520$890
		Cravo grosso (arrobas)	505 13 ½	118 ½	623 14	2$400	1.213$012	285$238	1.496$250
N. S. das Mercês	António José Monteiro	Salsa (ar.)	1.373	665 7 ½	2.038 ½	4$800	6.590$400	3.193$125	9.783$525
N. S. da Oliveira	Manoel do Cabo	Puxeri	2.220	50	2.270	2$000	444$000	10$000	454$000
N. S. da Conceição	Francisco de Carvalho	Urucú	30	744	774	$300	9$000	223$200	232$200
S. Sebastião	Gerônimo Lima	Arroz ar.)	—	935 27	935 27	$450	$	421$129	421$129
S. Pedro	António Florêncio	Couros em cabelo (peças)	80	840	920	$525	42$000	441$000	483$000
N. S. do Cabo	Manoel da Cunha	Madeiras	51	24	75	$	295$740	96$000	391$740
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Açúcar (ar.)	—	43	43	2$000	$	86$000	86$000
		Aguardente (barris)	864 ½	5	869 ½	1$000	864$500	5$000	869$500
SOMA (Réis)							104.289$298	16.883$154	121.172$452

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1774)

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações		Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.	Dos lavradores			Da Comp.	Dos particul.	
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Arroz (ar.)	4.053 19	3 110 6	7.163 25	$450	1.824$117	1.399$584	3.223$701
		Cacau (ar.)	3.992 13 ¼	120	4.112 13 1/4	1$500	5.988$152	180$000	6.168$152
N. S. das Mercês	Joaquim das Mercês	Café (ar.)	46 20 5/8	94 14	141 2 5/8	2$400	111$946	226$600	338$596
		Cravo fino (arrobas)	550	2 10	552 10	4$500	2.475$000	10$406	2.485$406
S. Pedro	António Florêncio	Cravo grosso (arrobas)	220	—	220	2$400	528$000	$	528$000
		Salsa (ar.)	23	—	23	4$800	120$000	$	120$000
N. S. das Neves	António José Monteiro	Algodão (arrobas)	—	60	60	4$000	$	240$000	240$000
		Puxeri	—	14	14	$200	$	2$800	2$800
		Aguardente (barris)							
		Atanados	55	—	55	1$000	55$000	$	55$000
		(peças)	—	2 161	2.161	1$000	$	606$900	2$161
		Couros (peças)	—	1.156	1.156	$525	$	2$161	606$900
SOMA (Réis)							11.102$215	4.827$340	15.929$555

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações				Total da carga		Preços	Valor dos gêneros (réis)		Importância total (réis)
			Da Comp.		Dos lavradores					Da Comp.	Dos particul.	
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Arroz (ar.)	19.096	26	318	2	19.414	28	$450	8.593$565	143$128	8.736$693
		Anil (ar.)	18	½	—		18	½	1$000	18$500	$	18$500
N. S. da Esperança e Santa Paula	Dionisio Cunha da Fonseca	Algodão (arrobas)	—		2.125		2.125		4$000	$	8.500$000	8.500$000
		Aguardente (barris)	479	9 ½	—		479	9 ½	1$000	481$375	$	481$375
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva Tomás	Atanados (peças)	—		1 150		1.150		1$000	$	1.150$000	1.150$000
S. João e Santo António e Almas	Manoel José de Irias	Cacau (ar.)	72 605		302	13	72.908		1$500	102.908$390	453$610	109.362$000
		Café ar.)	2.903	20	1 564	24	4.468	12	2$400	6.958$700	3.755$400	10.724$100
N. S. da Conceição e S. José	José António Lisboa	Cravo fino (arrobas)	4.101	16	1		4 102	16	4$500	18.456$750	4$500	18.461$250
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Cravo grosso (arrobas)	930	10	—		930	10	2$400	2.232$750	$	2.232$750
N. S. de Oliveira	Manoel Luís do Cabo	Couro em cabelo (peças)	—		3.500		3 500		$525	$	1.863$750	1.863$750
		Consueiras	—		233		233		$	$	126$466	126$466
S. Paulo	Domingos António Chaves	Urucú	22	5 ½	29	18	51	23 ½	$240	170$280	227$040	397$320
N. S. de Belém	Sebastião Alberto	Puxeri	123	9	2		125	9	$200	789$000	42$800	801$800
		Salsa	1.146	26	—		1.146	26	4$800	5.509$500	$	5.509$500
SOMA (Réis)										152.128$810	16.236$694	168.365$504

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações: Da Comp.	Carregações: Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis): Da Comp.	Valor dos gêneros (réis): Dos particul.	Importância total (réis)
S. Francisco de Paula	Joaquim Ribeiro Duarte	Arroz (ar.)	16.950 8	3.586 5	20.536 13	$450	7.627$612	1.603$770	9.241$382
		Algodão em rama (ar.)	—	879 10	879 10	4$800	$	4.220$700	4.224$700
Santa Ana e S. Francisco Xavier	Bernardo Franco	Algodão em fio (ar.)	—	20	20	$200	$	4$000	$
		Anil (ar.)	32	—	52 ¼	1$000	42$125	$	42$125
		Anil (ar.)	20 ¼	—	—	$500	$	$	$
Santa Ana e S. Joaquim	José de O'iveira Bulhão	Aguardente (barris)	1.987 8 ½	—	1.987 8 ½	1$570	3.120$701	$	3.120$701
		Atanados (peças)	—	2.287	2.287	1$000	$	2.287$000	2.287$000
	Veríssimo Duarte Rosa	Achas	600	400	1.000	$010	6$000	4$000	10$000
		Cacau (ar.)	57.773 22	683 15	58.407 5	1$500	86.660$531	950$203	87.610$734
Delfim	Lourenço Gomes dos Santos	Café (ar.)	4.058 12	1.733 24	5.792 4	2$400	9.740$100	4.161$000	13.901$100
		Cravo fino (arrobas)	700 10	3 17	1.433 27	4$500	6.071$406	15$890	6.087$276
S. Francisco Xavier	Manoel da Silva Tomás	Cravo fino (arrobas)	730	—	—	4$000	$	$	$
		Cravo grosso (arrobas)	849 2	—	849 2	2$400	2.037$750	$	2.037$750
S. Pedro Gonçalves	João do Espírito Santo	Couros em cabelo (peças)	—	4 320	4.320	$640	$	2.764$800	2.764$800
N. S. de Belém	Manoel da Cunha	Paus	372	—	372	$	1.040$260	$	1.040$260
	Veríssimo	Consueiras	59	806	865	1$800	106$200	1.450$800	1.557$000
N. S. da Conceição	Duarte da Rosa	Urucú	6 12 ¾	—	75 24 ¾	$240	101$540	835$600	937$140
S. Francisco Xavier	Francisco Jaques Caldeira	Urucú	4 3	65 9	—	$400	$	$	$
		Puxerí	559 2	2	559 4	$200	3.578$000	$400	3.578$400
		Salsa	1.713 4 ½	—	3.309 30 ½	4$800	13.923$075	3.880$875	17.803$950
		Salsa	950	646 26	—	6$000	$	$	$
SOMA (Réis)							134.055$300	22.189$038	156.244$335

Navios	Capitães	Gêneros	Carregações Da Comp.	Carregações Dos lavradores	Total da carga	Preços	Valor dos gêneros (réis) Da Comp.	Valor dos gêneros (réis) Dos particu'.	Importância total (réis)
Grão Pará	Manoel Tomás da Silva	Anil (ar.)	59 ¼	—	—	1$200	$	$	$
		Anil (ar.)	1	—	—	$800	83$525	$	83$525
Santa Ana e S. Domingos	José das Neves Leão	Anil (ar.)	20 ¼	—	2 a 19 ½	$500	$	$	$
		Caregeira (?)	3	—	—	$500	$	$	$
N. S. da Conceição	José António Lisboa	Arroz (ar.)	34.909 17	5.428 24	40.338 9	$450	15.709$289	2.442$937	18.152$226
N. S. de Nazareth	António Florêncio	Algodão em rama (ar.)	369 26	1.669 17	2.053 27	4$800	1.775$100	8.106$550	9.881$656
		Algodão em fio (ar.)	—	14 16	—	$200	$	$	$
S. Pedro Gonza'es	João do Espírito Santo	Açúcar (ar.)	—	9	9	2$000	$	18$000	18$000
N. S. de Belém	Manoel da Cunha	Aguardente (barris)	1.675 10	—	1.675 10	1$570	2.631$058	$	2.631$056
		Atanados (peças)	—	1.106	1.106	1$000	$	1.006$000	1.006$000
Santa Ana e S. Joaquim	José de Oliveira Bulhão	Cacau (ar.)	66.866 19	2.140 23	69.007	1$500	100.299$421	3.211$078	103.510$499
		Café (ar.)	2.867 31	675	3.542 31	2$400	6.883$125	1.620$000	8.503$125
N. S. da Conceição	Veríssimo Duarte Rosa	Cravo grosso (arrobas)	106 8	—	106 8	2$400	235$000	$	235$000
		Couros em cabelo (peças)	1.863	5.871	7.734	$640	1.192$320	3.757$440	4.949$760
		Madeiras	—	140 paus	140	$	$	360$690	360$690
		Urucú	4 25 ½	106 19	111 12 ½	$400	61$400	1.364$400	1.425$800
		Cravo fino (arrobas)	70	—	70	4$000	280$000	$	280$000
		Salsa	2.170 20 ½	849 10	3.019 30 ½	6$000	13.023$843	5.095$875	18.119$718
		Óleo (barris)	69	615	684	1$800	124$200	1.107$000	1.231$200
SOMA (Réis)							142.318$281	28.189$970	170.508$251

Os algarismos da produção exportável são persuasivos. As cifras são realmente comprovativas das novas condições econômicas da Amazônia. A agricultura comercial, revivificada pelos novos mercados, produzindo em quantidade e em diversidade, transformou-se no alicerce econômico de uma profunda renovação social.

A evolução que os dados indicam é deveras impressionante e digna de comentários sob numerosos aspectos. Sem o conhecimento pormenorizado da realidade estatística seria, realmente, impossível tirar conclusões baseadas em fatos e não em mero pressuposto. O hipotético em História esvaece-se diante da veracidade do processo de desenvolvimento econômico.

A análise do período que se estende de 1756 a 1777 demonstra aspectos grandemente positivos das sucessivas valorizações do empreendimento colonial. A expansão mercantil dos produtos tropicais da Amazônia reflete, com fidelidade, a política fomentista de longo alcance da Companhia. A produção agrícola pôde afirmar-se graças às condições favoráveis criadas pela instauração da emprêsa pombalina, única fôrça capitalística capacitada para a exploração monopolizadora do espaço tropical amazônico. O cultivo do cacau, café, tabaco, algodão, arroz, feijão, milho e açúcar, especialmente dos dois primeiros gêneros, foi sobremaneira intensificado no Gumaá, Macapá, Mazagão, Cametá, Santarém, Óbidos, Barcelos, Thomar, Serpa e, bem assim, em outras vilas e lugares das capitanias do Pará e de São José do Rio Negro. Cresceu, outrossim, a atividade pecuária nos campos do Rio Branco, no Baixo Amazonas e na ilha de Marajó (4). Inegàvelmente, a economia da Amazônia brasileira adquiriu um valor de troca. Sua produção exportável tornou-se artigo de mercância, definindo uma nova forma de exploração econômica, caracterizada pelo trânsito atlântico de artigos tropicais mercantilizáveis

(4) Veja-se o capítulo — Conquista da terra e humanização da paisagem.

nas praças européias. Com o estabelecimento da Companhia, o Estado do Grão Pará e Maranhão internacionalizou sua economia.

A penetração da emprêsa colonial realizou-se, pelotanto, sistemàticamente, transformando em sua investida mercantil a paisagem física, social e econômica do Estado do Grão Pará e Maranhão. O objetivo principal da Companhia na valorização econômica da terra foi o de assegurar um magnífico mercado de aprovisionamento para seu comércio atlântico à distância, objetivo êste que encontrou um admirável incentivo na necessidade do mercantilismo português de criar uma região produtora de produtos tropicais grandemente desejados pela burguesia capitalista internacional.

A exportação de produtos mercantilizáveis propiciou um incremento extraordinário à Companhia. A realeza concedeu, porém, aos lavradores a liberdade de poderem consignar os gêneros da produção de suas lavouras a seus correspondentes em Lisboa ou à própria Companhia, como melhor entendessem, na forma do que dispunha o parágrafo vinte e sete dos estatutos da sociedade (5). Em qualquer dos casos obrigava-se, todavia, a emprêsa monopolista, a receber as carregações da produção local em seus navios, pagando-se-lhe, pelo transporte, os respectivos fretes e "a trazellos tão seguros e bem acondicionados como os que lhe forem próprios; e a não os vender nesta Cidade por preços menores daquelles, em que regular os seus proprios generos" (6). Êsse foi um dos aspectos da política de fomento ultramarino da Coroa, destinada a animar o cometimento agrário e mercantil com a conquista e humanização do espaço tropical.

Semelhante privilégio concedido pelo soberano aos lavradores de poderem consignar sua produção exportável a seus comissários do reino gerou, no entanto, fraudulências.

---

(5) Cf. Instituição da Companhia..., parágrafo 27, pág. 11.
(6) Ibidem.

O intento da realeza era bom. Os colonos é que transformaram o favor régio numa artimanha, porquanto, debaixo de seus nomes, puderam os corretores particulares fazer o comércio de gêneros em evidente prejuízo da Companhia, sem que a Junta da Administração conseguisse averiguar e atalhar o contrabando.

Diante da insidiosa negociação, a emprêsa endereçou uma representação a D. José I, datada de 5 de fevereiro de 1760, através da qual requeria a supressão daquele beneplácito (7). O monarca restringiu, então, a mencionada liberdade, permitindo sòmente aos lavradores consignarem os gêneros de suas lavouras à direção da Companhia, cessando, assim, a faculdade concedida a outras pessoas particulares. Tal foi a determinação régia datada de Salvaterra a 26 de fevereiro de 1760, recebida por Manoel Bernardo de Melo e Castro, governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão (8).

Uma quinzena depois, a 20 de fevereiro, a Coroa, através do seu Conselho Ultramarino, ainda lembrava a Melo e Castro o exato cumprimento de suas determinações relativas aos lavradores, permitindo-lhes consignar os gêneros exportáveis ùnicamente à Junta da Administração da Companhia (9), evitando-se, assim, o tráfico ilícito, numa época em que os produtos tropicais oriundos da Amazônia começavam a ter grande valorização na economia mundial. O diminuendo das exportações pertencentes a particulares deve-se, portanto, à penetração monopolista da Companhia, grandemente favorecida com a determinação régia de 26 de fevereiro de 1760.

---

(7) A.H.M.F. — Maço n. 1, da C.G.P.M.
(8) "O que assim o fazereis observar mandando afixar esta por Editais publicos nas Capitanias do Pará e Maranhão para que não possão alegar ignorância" (Ibidem).
(9) Idem, L.R.C. da C.G.P.M. n. 86.

A poderosa emprêsa colonial iniciou o tráfico no ano de 1756, segundo consta dos registros da Capitania do Pará guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (10).

Nas carregações dos três primeiros anos predominaram as mercadorias pertencentes aos lavradores. A importância total da exportação em 1756 foi de 88.767$238 réis, dos quais 80.880$312 eram provenientes das consignações dos particulares, restando para a Companhia o modesto valor de 7.886$926 réis, como se observa no primeiro quadro estatístico. O cacau figura como o principal produto das carregações de torna-viagem dos navios da sociedade monopolista, com perto de trinta mil arrobas que, ao preço de 1$200, atingiram um montante superior a 35 contos de réis — 35.701$087 — sendo que 30.222$450 pertenciam aos lavradores e sòmente 5.478$637 à Companhia (11). O segundo artigo em valor comercial é a salsa com 13.834$274, dos quais 12.116$762 eram da conta dos particulares, seguindo-se o cravo fino e o café, respectivamente, com os totais exportáveis de 11.339$100 e 10.772$250 réis. Nesse ano mercantil, o movimento do pôrto de Belém acusou a entrada de sete navios da frota da Companhia, cujos nomes, bem como os dos seus capitães, figuram no mapa demonstrativo de 1756.

No ano seguinte (1757) o valor total das exportações caiu para 71.483$583 réis — 64.055$693 dos moradores e 7.427$890 da Companhia. O número de navios saídos de Belém para Lisboa passou de sete, do ano anterior, para cinco, em 1757. À maneira do primeiro ano mercantil, sa-

(10) C. P. n. 38 (1778).

(11) Os preços apurados são anais e referem-se ao mercado paraense. Infelizmente não conseguimos dados para curvas de preços de venda nas praças européias, inclusive do reino. Os lucros amealhados pela Companhia seriam enormes. Em 1765, por exemplo, a arrôba do cacau era negociada em Lisboa a 3.560 réis, conforme extrato de uma nota de leilão, de 17 de fevereiro, segundo a qual Domingos Mendes, da Real Fábrica da Seda, adquiriu à Companhia 223 arrôbas de cacau que lhe custaram 793$880. Nesse ano os administradores da Companhia, em Belém, embarcavam cacau a 1$500 a arrôba. (Cf. Quadro demonstrativo das carregações de 1765).

lientou-se o cacau com a importância total de 33.834$870 réis, oriunda da carregação de 35.244 arrobas.

A quebra de valor da exportação de Belém para Lisboa acentuou-se em 1758, visto que neste ano a importância total das carregações foi de 15.114$867 réis, dos quais 12.226$852 eram da conta dos lavradores. O cacau, principal artigo de exportação sòmente alcançou 7.642$110 réis, quantia proveniente de 7.960 arrobas negociadas a 960 réis. A queda foi, portanto, vertical. Apenas dois navios — as galeras São José e Nossa Senhora da Atalaia — movimentaram o pôrto de Belém nesse desfavorável ano comercial, em que o valor dos gêneros exportados pelos administradores da Companhia não chegou a três contos de réis — exatamente 2.888$015 — expressiva mostra do encolhimento do tráfico.

Razão disso ? A baixa geral dos preços dos principais produtos de exportação : cacau, café, cravo fino, cravo grosso e salsa. O rol dos preços elucida o caímento : a arroba de cacau que em 1756 custava 1$200 passou a valer 960 réis nos dois anos seguintes; a de café desceu de 3$000 réis para 2$400; o cravo fino, que no primeiro ano mercantil estava a 6$400, caiu em 1757 para 5$200, baixando no ano subsequente a 4$800; o cravo grosso passou, respectivamente, de 3$000 para 2$900 e 2$800; a salsa cotada em 1756 em 6$000 e 5$500, baixou a 3$200 em 1757 e a 3$00 em 1758 (12).

A retração explica-se, outrossim, pela conjuntura internacional grandemente desfavorável ao incremento do tráfico atlântico. A abertura da Guerra dos Sete Anos (1756-1763) levou a Portugal malefícios que repercutiram no trânsito ultramarino. A neutralidade portuguêsa no início do conflito deixou o mercantilismo numa situação de entredúvida, verdadeira perplexidade e titubeação no mundo dos negócios. Ademais, as rivalidades comerciais entre as grandes potências beligerantes, sobretudo França e Inglaterra,

---

(12) Cf. Preços dos principais produtos exportados de Belém para Lisboa (1756-1777).

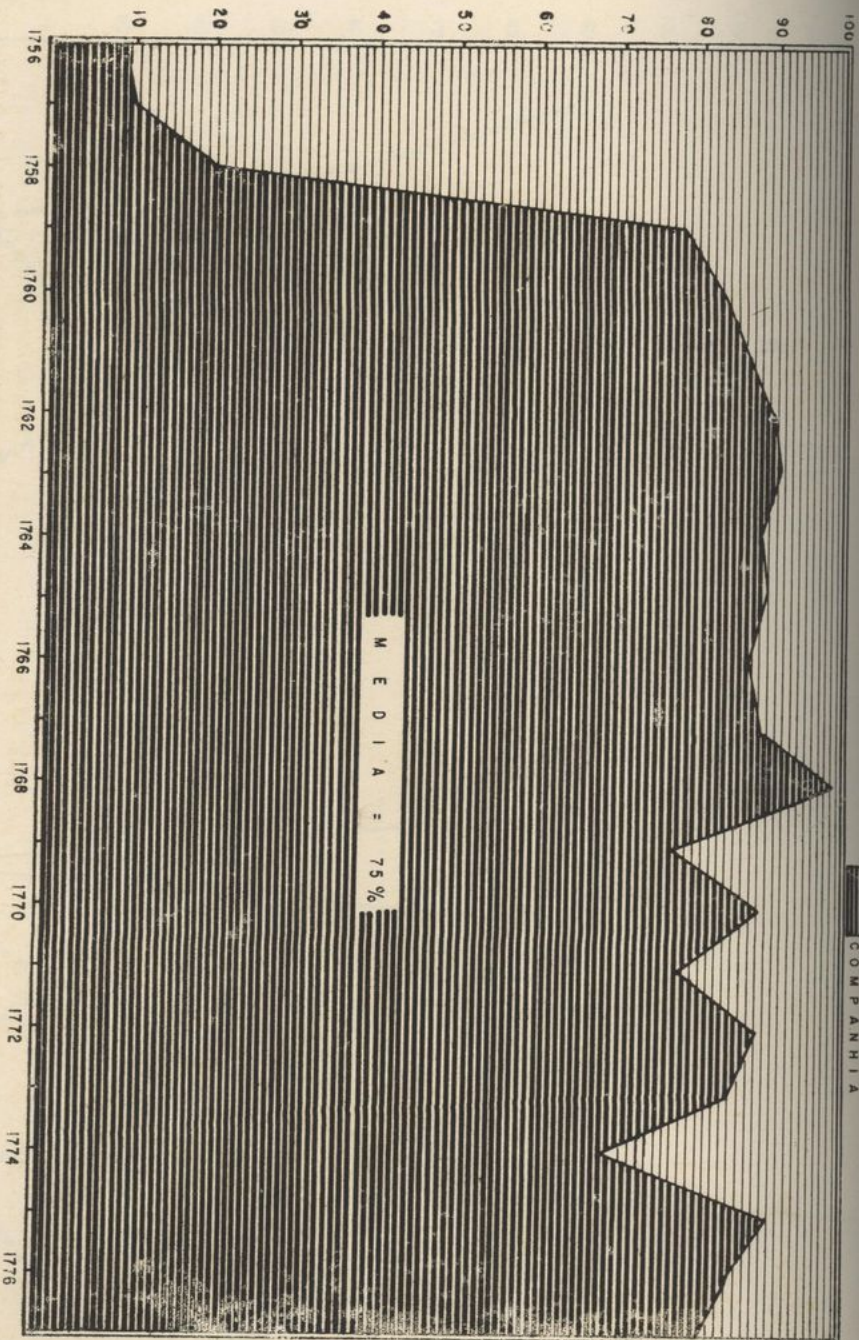
bem como as circunstâncias políticas da Europa, eram gravames contribuintes do retraimento mercantil que explica, em parte, a magreza das frotas do cacau, do café, do cravo e da salsa nos anos de 1757 e 1758.

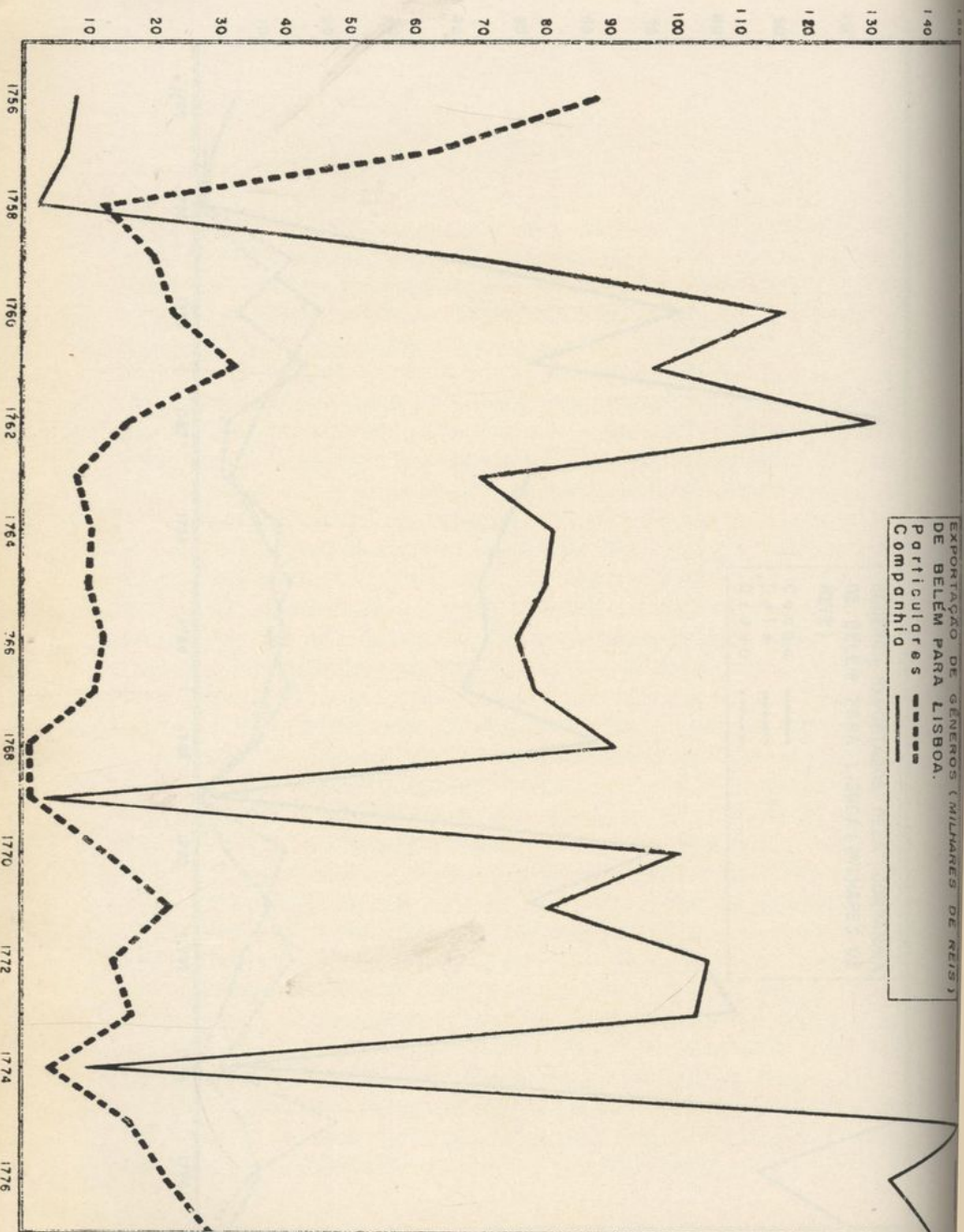
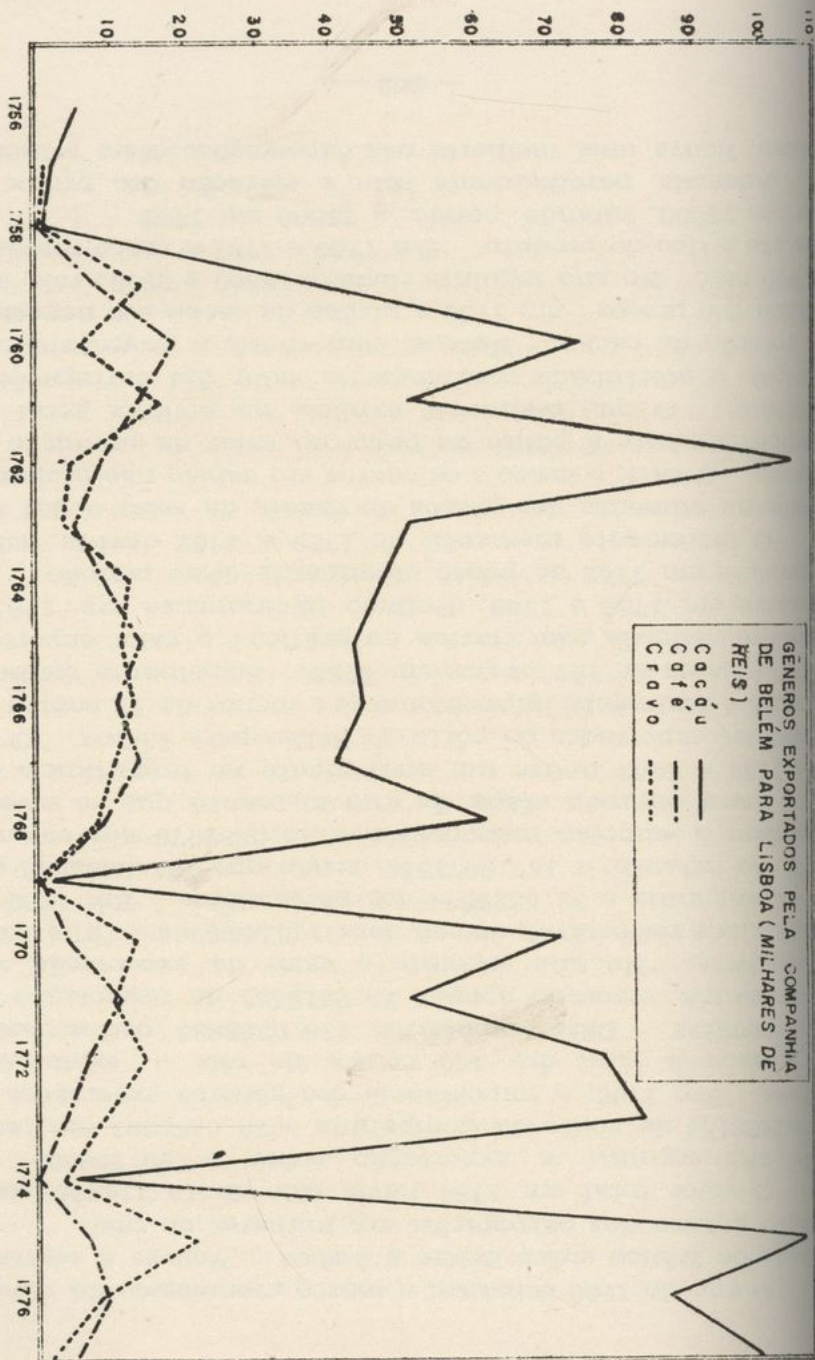
Nesses três primeiros anos — 1756 a 1758 — é realmente indiscutível o predomínio das carregações da conta dos lavradores. A partir de 1759 inverteram-se, no entanto, as posições. A preeminência dos gêneros embarcados pelos administradores da Companhia monopolista é inegável. Para melhor entendimento, o gráfico seguinte da composição percentual dos valores exportados de Belém para Lisboa, durante o período de 1756 a 1777, mostra que 75 % foram açambarcados pela Companhia. Sòmente nos anos de 1756 a 1758 é que a primazia pertenceu aos particulares Nesse tempo a emprêsa mercantil estaria, ainda, organizando sua ofensiva econômica. De 1759 em diante a sobrepujança da Companhia é, todavia, deveras irrefutável. Os desenhos que se seguem, referentes à composição percentual, são realmente elucidativos. Ùnicamente uma diminuta produção exportável, assim mesmo consignada à direção da Companhia a partir de 26 de fevereiro de 1760, consoante ao que dispunha a referida determinação de D. José I (13), era da conta dos lavradores.

(13) A.H.M.F. — Maço n. 1 da C.G.P.M.

PREÇOS DOS PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

ANOS	CACAU	CAFÉ	CRAVO FINO	CRAVO GROSSO	SALSA	COUROS EM CABELO	ATANADOS
1756.	1$200	3$000	6$400	3$000	5$500 6$000	$685	—
1757.	$960	2$400	5$200	2$900	3$200	$685	1$000
1758.	$960	2$400	4$800	2$800	3$000	$685	—
1759.	2$000 1$500	2$400	4$500	2$600 2$800	4$800 3$000	$685	1$500
1760.	2$000	2$400	4$500	2$800	4$800	$710	1$304
1761.	2$000	2$400	4$500	2$800	3$000	$565	1$304
1762.	2$000 2$500	2$400	4$500	2$800	3$000	$565	$861
1763.	2$500 1$600 1$500	2$400	4$500	2$800	3$000	$557	1$000
1764.	1$500	2$400	4$500	2$400	3$000	$525	1$000
1765.	1$500	2$400	4$500	2$800	3$000	$386	1$000
1766.	1$500	2$400	4$500	2$800	3$000	$476	1$000
1767.	1$500	2$200 2$400	4$500	2$800	3$000	$476	1$000
1768.	1$500	2$400	3$000 3$500 4$500	2$800	3$000	—	—
1769.	1$500	2$400	4$500	2$800	3$000	$600	—
1770.	1$500	2$400	4$500	2$800 2$400 1$600	3$000	$600	1$000
1771.	1$500	2$400	4$500	2$400	3$000	$600	1$000
1772.	1$500	2$400	4$500 4$800	2$400	4$800	$525	1$000
1773.	1$500	2$400	4$500	2$400	4$800	$525	—
1774.	1$500	2$400	4$500	2$400	4$800	$525	1$000
1775.	1$500	2$400	4$500	2$400	4$800	$525	1$000
1776.	1$500	2$400	4$500 4$000	2$400	4$800 6$000	$640	1$000
1777.	1$500	2$400	4$000	2$400	6$000	$640	1$000

COMPOSIÇÃO PERCENTUAL DOS VALORES EXPORTADOS DE BELÉM PARA LISBOA
PARTICULARES
COMPANHIA
MEDIA = 75 %
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1756
1758
1760
1762
1764
1766
1768
1770
1772
1774
1776

EXPORTAÇÃO DE GÊNEROS (MILHARES DE REIS)
DE BELÉM PARA LISBOA.
Particulares
Companhia
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1756
1758
1760
1762
1764
766
1768
1770
1772
1774
1776

GÊNEROS EXPORTADOS PELA COMPANHIA DE BELÉM PARA LISBOA (MILHARES DE REIS)
Cacáu
Café
Cravo
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
1756
1758
1760
1762
1764
1766
1768
1770
1772
1774
1776

O ano de 1759 constitui o marco cronológico da recuperação do tráfico entre Belém e Lisboa. Veja-se a representação gráfica das carregações em milhares de réis.

O valor total em 1758 havia sido de 15.114$867 réis. No ano seguinte a exportação subiu a 90.288$551 — 70.243$158 da conta da Companhia e 20.045$393 dos lavradores. Em 1760, a importância dos gêneros exportados ultrapassou a casa dos 140 contos de réis — exatamente 140.200$288. Dêste montante, 116.938$833 pertenciam à Companhia, restando apenas 23.261$455 da negociação dos moradores. No ano seguinte o valor da exportação, embora ainda respeitável, desceu para 130.952$764 — 97.419$790 da Companhia e 33.532$974 dos particulares. Em 1762 subiu, no entanto, a 147.907$589, sendo que 131.868$602 pertenciam à emprêsa monopolista e 16.038$978 aos colonos.

Nessa segunda etapa do giro mercantil que se estende de 1759 a 1762 houve um crescimento na importância dos produtos exportados do pôrto de Belém para Lisboa. O aumento é realmente impressionante : menos de 16 contos em 1758 e cêrca de 148 contos em 1762. Semelhante melhoria acha-se realçada com clareza no gráfico : o valor exportado cresceu em 1759 e 1760, declinou ligeiramente em 1761 e elevou-se em 1762 ao ponto culminante dêsse período.

O incremento mercantil de 1759 a 1762 deve-se, sobretudo, ao aumento dos preços do cacau, da salsa e dos atanados. O café, o cravo e os couros em cabelo não oscilaram suficientemente a ponto de pesar no valor da produção exportável. O que realmente explica, na política geral dos preços a afortunada medrança no valor das carregações é a cotação do cacau. Note-se, com efeito, a progressiva melhoria dos preços : em 1758 a arrôba de cacau era negociada a 960 réis. No ano seguinte custava 1$500 e 2$000 réis, consoante o tipo do produto. Em 1760 e 1761 o preço manteve-se nos 2$000, subindo, porém, a 2$500 em 1762.

Ademais, parelhamente com a elevação dos preços do cacau, houve uma melhoria nas carregações dêsse principal

produto de exportação. Em 1758, sòmente 7.960 arrôbas de cacau, no valor de 7.642$110 réis, foram embarcadas nos navios da Companhia saídos nesse ano do pôrto de Belém, com destino à capital do reino. No ano imediato as carregações foram de 23.966 arrôbas que, ao preço de 1$500 e 2$000, alcançaram a importância de 54.254$928. Em 1760, a exportação subiu a 46.923 arrôbas, cujo montante em dinheiro ultrapassou 93 contos de réis — 93.846$062. No ano subsequente houve uma ligeira baixa — 36.059 arrôbas no valor de 72:118$000 — imediatamente recuperada no ano de 1762, com uma exportação de 50.391 arrôbas que, ao preço de 2$000 e 2$500, atingiram uma importância superior a 121 contos de réis — 121.710$187.

A progressão do tráfico — de 1759 a 1762 — explica-se, outrossim, pela alta produtividade da lavoura na colônia, em condições de suportar qualquer concorrência. Uma carta de Manoel Bernardo de Melo e Castro a Mendonça Furtado, datada do Pará a 8 de junho de 1761, salienta o crescimento da produção agropecuária da Amazônia, animada, sobremaneira, pela elevação geral dos preços (14).

A conjuntura internacional tampouco deve ser esquecida. A Guerra dos Sete Anos (1756-1763), que no começo contribuiu para o encolhimento do tráfico atlântico, dada a posição dúbia e hesitante do govêrno português, favoreceu o giro mercantil da Companhia quando, no segundo semestre de 1759, D. José I decidiu-se pela causa inglêsa, apesar dos esforços de Luís XV no sentido de atrair Portugal para a sua agremiação. A política continental das grandes potências e as rivalidades comerciais e coloniais entre a Inglaterra e a França corroboraram para o fomento mercantil da Companhia, dada a maneirosa "neutralidade" pombalina. Portugal, embora preocupado com as contradições políticas continentais, especialmente com Luís XV e Carlos III que lhe ameaçavam a fronteira, voltou-se mais para a

(14) A.H.U. — M. P., 1761.

defesa do seu patrimônio ultramarino, aproveitando-se da sua magnífica posição geográfica de "charneira" da Europa, fator físico que explica em grande parte as conhecidas investidas diplomáticas de Paris e de Londres destinadas a conquistar a aliança dos Braganças.

A salvaguarda do comércio mercantilista colonial, no setor econômico, e a defesa da soberania da Coroa nas terras do império, no plano político, constituíam as preocupações do govêrno português. O aspecto continental da Guerra dos Sete Anos figurava em plano secundário na programação do ministro de D. José I. A segurança atlântica é que interessava realmente a Portugal, dada a enorme retaguarda marítima a amparar. A seiva vivificadora que irrigava o tronco metropolitano era oriunda do império colonial. O aspecto marítimo da guerra era, portanto, primacial para a mantença e engorda das rotas de comércio à distância. Acresce, outrossim, como já o notou Jorge de Macedo (15), que o Atlântico era uma admirável fôrça mantenedora da independência portuguêsa, um magnífico "contra-pêso marítimo às influências continentais".

Graças a essa política ultramarina pombalina, as carregações do Pará não minguaram na segunda fase da Guerra dos Sete Anos. Ao contrário, foram engrossadas até o ano de 1762, como ficou demonstrado.

Em 1763, porém, o valor total dos gêneros exportados do pôrto de Belém para Lisboa desceu a 77.475$613 réis — 69.553$920 da conta da Companhia e 7.921$693 dos lavradores. O diminuendo acha-se, em parte, ligado à baixa do preço do cacau, principal produto de exportação. No ano anterior, o preço da arrôba de cacau era de 2$000 e 2$500. Todavia, em 1763, alguns tipos de cacau baixaram a 1$600 e 1$500. De 33.517 arrôbas — carga total de cacau embarcado em 1763 — nada menos que 20.573 arrôbas foram ne-

(15) A situação econômica no tempo de Pombal. Alguns aspectos, pág. 161. Porto, 1951.

gociadas a 1$500 réis, 5.146 a 1$600 e 5.135 a 2$500.. No ano precedente o total da carregação de cacau havia sido de 50.391 arrôbas, das quais 35.693 alcançaram o preço de 2$500 e as restantes, 8.386, 2$000 réis. Note-se, pois, a diferença do volume físico e dos preços do cacau nos anos de 1762 e 1763, razões que explicam a queda da linha da representação gráfica da exportação de gêneros em milhares de réis.

Saliente-se, ademais, que 1763 é o ano do Tratado de Paris que pôs fim à Guerra dos Sete Anos (16). O rescaldo da contenda armada teria, seguramente, repercutido, de certo modo, nos trânsitos da Companhia.

De 1764 a 1768 as carregações do Pará transportadas até Lisboa pelos navios da Companhia recuperaram-se da baixa assinalada no ano de 1763. Em 1764 a importância total dos gêneros exportados foi superior a 93 contos de réis, exatamente 93.007$029, dos quais 81.637$226 pertenciam à Companhia e 11.369$803 aos particulares. Desta vez a melhora não foi, porém, devida ao cacau. Muito ao contrário, o valor da exportação dêste artigo da Amazônia caiu de 58.563$930 e, em 1763, para 49.023$234 em 1764. O preço neste último ano era de 1$500, enquanto em 1763 alguns tipos de cacau atingiram 1$600 e 2$500. O total da carga do produto também minguou, embora ligeiramente: 33.517 arrôbas em 1763 e 32.682 no ano seguinte. Apesar da retração do principal artigo exportável, o valor total dos gêneros embarcados no ano de 1764 subiu a 93.007$029.

Semelhante aumento deve-se aos restantes produtos de exportação: o café passou de 6.335$500 para 10.302$450, importâncias oriundas, respectivamente, de 2.639 e 4.292 arrôbas negociadas a 2$400 réis; o cravo grosso, que em 1763

(16) Ultimada a guerra, a situação política da Europa ficou quase como antes. Apenas a França, envolvida num conflito armado ao mesmo tempo marítimo e continental, perdeu uma parte valiosa dos seus domínios ultramarinos para atender melhor aos interêsses da Áustria. A Prússia firmava, assim, cada vez mais, a sua importância militar no quadro das relações internacionais.

foi pouco além dos dois contos de réis (2.222$325) ultrapassou a casa dos nove contos no ano subsequente — 9.423$000; o cravo fino passou de 1.977$046 para 4.101$750; os atanados em 1764 atingiram 5.317$000, enquanto no ano precedente o valor da exportação havia sido de apenas 341$000; a salsa, de 2.322$000, em 1763, atingiu 4.051$500 em 1764; o óleo de copaíba passou de 2.057$000 para 3.267$000. Houve, portanto, uma melhoria na produção exportável do Pará, excetuado o cacau, artigo responsável pelo incremento mercantil da Companhia no ano de 1764.

Até 1768, inclusive, o valor das exportações não deixou de ser considerável. Em 1765 a importância total das carregações foi de 90.704$472 — 81.051$602 da Companhia e 9.652$870 da conta dos particulares. No ano seguinte o montante embarcado baixou a 89.195$787, dos quais 76.548$351 pertenciam à emprêsa monopolista, sendo os 12.647$436 restantes da conta dos lavradores. Em 1767 o valor dos gêneros exportados subiu a 90.706$716 — 79.257$001 da Companhia e 11.449$715 dos colonos. O ano de 1768 foi ainda mais favorável, porquanto a importância total da exportação quase chegou a 92 contos de réis — 91.887$662 — sendo 91.318$587 da Companhia e sòmente 569$075 dos moradores.

Em 1769, porém, as exportações da Amazônia pelo pôrto de Belém desceram ao ponto mais baixo de todo o período mercantil da Companhia, que se estende de 1756 a 1777 : o valor das carregações foi apenas de 4.072$508 — 3.118$395 da Companhia e 954$113 dos lavradores. O gráfico é realmente elucidativo. A queda foi deveras brusca. O impressionante encolhimento do tráfico não se deveu à baixa geral dos preços, como à primeira vista poderá parecer. Nada disso aconteceu, no entanto. A estabilidade dos preços nos anos de 1768 a 1769 foi apurada. A arrôba de cacau manteve-se nesse tempo a 1$500; o café a 2$400; o cravo grosso a 2$800; a salsa a 3$000; a arrôba de cravo fino, que em

1768 estava a 3$000, 3$500 e 4$500, em 1769 era negociada a 4$500 [17].

Não obstante, o valor total das exportações em 1769 caiu verticalmente, quase atingindo o "nível de base". O abatimento do tráfico nesse ano deve-se, quer-nos parecer, relacionar com a crise geral da economia portuguêsa, cujo ponto culminante acha-se em tôrno do ano de 1769. A retração do mercado metropolitano proveniente da crise de produção de certas áreas coloniais [18] teria repercutido nas carregações da Amazônia e, conseqüentemente, no volume geral das importações. É provável, ademais, que as condições climatológicas da capitania do Pará, com prolongado "inverno", fôssem responsáveis pelo retrocesso do montante exportado de Belém para Lisboa em 1769. A documentação coligida não nos permite, infelizmente, ajuizar da evolução das vendas ao exterior. A conjuntura mundial poderia, outrossim, ser responsável pela acentuada diminuição.

A baixa verificada no valor das carregações não chegou, todavia, a gerar crise no giro mercantil da Companhia. Na verdade, no ano seguinte, em 1770, as exportações subiram a 114.669$083 — 101.018$616 da Companhia e 13.605$467 da conta dos lavradores. A recuperação é realmente impresionante, sinal evidente de que a quebra de 1769 deve-se a fator de curta duração.

De 1770 a 1773, inclusive, a importância dos gêneros exportados do pôrto do Pará foi sempre superior a 100 contos de réis. Nesse tempo de quatro anos, os navios da Companhia transportaram de Belém para Lisboa 460.167$169, dos quais 392.800$407 eram provenientes das carregações da emprêsa monopolista e 67.366$762 dos particulares. Êsses montantes são sobremaneira elucidativos : demonstram, melhor que qualquer outro argumento, o recôbro do tráfico entre a metrópole e a colônia.

(17) Veja-se o mapa dos preços.
(18) Cf. Macedo, Jorge de — op. cit. págs. 164 e seg.

Em 1774 as exportações cairam, porém, bruscamente. De 121.172$452, no ano precedente, desceram a menos de 16 contos de réis — exatamente 15.929$555, dos quais 11.102$215 pertenciam à Companhia e 4.827$340 aos lavradores. Veja-se o gráfico, onde a queda assemelha-se, no seu aprumo, ao abatimento sofrido pelas carregações no ano de 1769. Os anos de 1758, 1769 e 1774 constituem os três pontos mais baixos atingidos pela exportação da Amazônia em milhares de réis. A representação gráfica é deveras elucidativa.

A maneira do que sucedeu em 1758 e 1769, a queda verificada em 1774 não ocasionou nenhuma crise econômica de longa duração. O motivo que explica a comoção, espécie de estremecimento, encontra-se no término do prazo de vinte anos proposto nos estatutos para a duração da Companhia (19). A Junta da Administração, ultimado o tempo da cessão do monopólio, pleiteou junto a D. José I a prorrogacão dos privilégios. O exclusivismo não foi, porém, renovado. A Coroa permitiu-lhe, no entanto, a prossecução do giro mercantil (20).

Nesse ano, certamente dramático na vida da Companhia, era natural que o posição hesitante do govêrno da emprêsa mercantil determinasse o constrangimento do tráfico demonstrado na queda vertical do valor dos gêneros exportados do pôrto de Belém do Pará.

No ano seguinte, porém, tudo foi regularizado com o consentimento dado pela realeza à Companhia para poder continuar seu comércio, independentemente da dilação do monopólio. O exclusivo do tráfico ficou, no entanto, como dantes, nas mãos da Companhia privilegiada.

Gracas a semelhante favor régio, o valor total das carregações do Pará em 1775 quase atingiu 169 contos de réis — 152.128$810 da conta da sociedade mercantil e 16.326$694

---

(19) Cf. Instituição..., parágrafo 51, pág. 17.
(20) Veja-se o capitulo — Os apologistas.

dos moradores. O aumento foi realmente impressionante se nos lembrarmos de que no ano anterior, têrmo da cedência do monopólio proposto nos estatutos da Companhia, a importância total das exportações de Belém não chegou a 16 contos — sòmente 15.929$555.

Nos dois últimos anos do giro comercial da Companhia o tráfico manteve-se vigoroso. Em 1776, as carregações do Pará atingiram 156.244$335 — 134.055$300 da Companhia e 22.189$038 dos lavradores. No ano seguinte, em 1777, o valor total dos gêneros exportados ultrapassou a casa dos 170 contos de réis — exatamente 170.508$251, dos quais 142.318$281 eram provenientes dos produtos embarcados pelos administradores da Companhia e 28.189$970 da conta dos particulares.

Nesses vinte e dois anos de ação mercantil da Companhia, que se estendem de 1756 a 1777, a importância total das exportações do pôrto de Belém para Lisboa foi de 2.191.979$484 réis assim distribuídos : 1.749.563$309 oriundos das negociações da Companhia e 443.416$175 provenientes das carregações dos lavradores. Êsses os resultados da soma apurada com os montantes que figuram nos quadros demonstrativos do volume e valor dos gêneros exportados de Belém para a capital do reino (21).

---

(21) Os gêneros despachados na Casa da Índia pagavam 4% de direitos sôbre o custo, percentagem que dá uma idéia do que a Fazenda Real amealhava com as carregações da Companhia (Cf. "Relação do que pagão os generos dos Estados do Pará e Maranhão quando despachados na Casa da India". in A.H.U. — M.M. n. 23. 1755-1757). Havia, no entanto, exceções : as madeiras transportadas para os países estrangeiros eram livres de todos os direitos de entrada e saída; o café, mesmo quando consumido no reino ou no império, não pagava nenhum direito; os demais gêneros "sendo extrahidos para os paizes extrangeiros não pagarão mais do que as miudas e a metade dos direitos..., no caso em que cheguem a ser despachados na Casa da India, porque querendo a Companhia fazellos transportar por baldeação, o poderá livremente fazer, assim e da mesma sorte que se houvessem entrado em Navios extrangeiros, e fossem nos seus respectivos paizes produzidos : Pagando neste caso sòmente quatro por cento e os emolumentos aos Officiaes que costumão assistir às baldeações, para segurarem que os generos baldeados hajão de sahir com effeito do Reino : Concedendo V. Magestade seis mezes de espera para o pagamento dos sobreditos generos, qu forem extrahidos para os paizes extrangeiros : E prohibindo

Salientou-se como principal gênero da produção exportada o cacau, seguindo-se os demais artigos tropicais mercantilizáveis : café, cravo, salsa, atanados, couros em cabelo, óleo, madeiras de lei, urucu, arroz, tabaco, algodão, açucar, aguardente, baunilha, anil, goma e puxeri.

O cacau manteve a primazia durante todo o tempo mercantil da emprêsa — constante econômica. O valor da exportação paraense viveu sempre na dependência das frotas do cacau. A representação gráfica ilustra a relevância dêsse artigo da Amazônia. O café e o cravo, os dois principais produtos depois dêle, quase desapareceu no desenho. O contraste é realmente impressionante. Volvamos nossas vistas para o gráfico. As linhas falam por si. As carregações de cacau comandavam, com efeito, a exportação da colônia para a metrópole.

No mapa que se segue apresentamos o confronto estatístico do valor do cacau em relação à importância total dos gêneros exportados de Belém para Lisboa de 1756 a 1777 (22).

---

que se lhes dem despachos entrando em Navios que não sejão da mesma Companhia" (Cf. Instituição..., parágrafo 31, pág. 12). O anil e o gengibre, à maneira do café, estavam isentos dos direitos de entrada e saída e dos emolumentos dos oficiais da Alfândega de Lisboa "que se introduzir no Reino e dele se extrair para fora sendo fabricado no Pará e Maranhão (A.H.M.F. — L.R.C. de C.G.P.M. n. 86; Maço 2 de Consultas, 1761-1778).

(22) Mapa organizado com os elementos que figuram nos quadros demonstrativos das carregações. Veja-se ainda a nossa comunicação — As frotas do cacau da Amazônia (1756-1777) — apresentada ao Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, realizado em Lisboa em setembro de 1960, e publicada no vol. V das Actas (II Parte), págs. 53 e segs. Lisboa, 1961.

DISPOSIÇÃO PERCENTUAL DO VALOR DO CACAU EXPORTADO EM RELAÇÃO AO TOTAL DAS CARREGAÇÕES

(1756 - 1777)

A N O S	Importância total da exportação (réis)	Valor do cacau exportado (réis)	Percentagem do cacau em relação ao total (%)
1756	88.767$238	35.701$087	40 %
1757	71.483$583	33.834$870	47 %
1758	15.114$867	7.642$110	50 %
1759	90.228$551	54.254$928	60 %
1760	140.200$288	93.846$062	66 %
1761	130.952$764	72.118$000	55 %
1762	147.907$589	121.710$187	82 %
1763	77.475$613	58.563$930	75 %
1764	93.007$029	49.023$234	52 %
1765	90.704$472	47.417$109	52 %
1766	89.195$787	47.917$218	53 %
1767	90.706$716	43.8110243	48 %
1768	91.887$662	61.461$140	66 %
1769	4.072$508	1.445$625	35 %
1770	114.669$083	76.873$921	67 %
1771	103.526$773	57.814$921	55 %
1772	120.798$861	81.543$421	67 %
1773	121.172$452	88.177$818	72 %
1774	15.929$555	6.168$152	38 %
1775	168.365$504	109.362$000	65 %
1776	156.244$335	87.610$734	56 %
1777	170.508$251	103.510$499	60 %
S O M A . . .	2.192.979$481	1.339.808$209	61 %

Os dados apurados dão idéia bem precisa da preeminência do cacau da Amazônia nas carregações embarcadas no pôrto de Belém, com destino a Lisboa, nos navios da Companhia, durante os vinte e dois anos que se estendem de 1756 a 1777. A percentagem do total arrolado chegou a 61 % : 2.192.979$481 oriundos do valor integral dos gêneros exportados e 1.339.808$209 provenientes das carregações de cacau.

Em 1762 a proporção chegou a 82 % : 147.907$589 para 121.710$187. A menor percentagem foi de 35 %, em 1769, ano de retraimento do tráfico. No ano de 1763 as carregações de cacau atingiram 75 % do valor integral da exportação. Durante o tempo de 22 anos do giro mercantil da Companhia, sòmente em cinco anos é que o montante em dinheiro oriundo da exportação de cacau foi inferior à metade do valor geral das carregações. Nos restantes 17 anos foi sempre superior a 50 %, expressiva quota elucidativa da preeminência cacaueira nos trânsitos da Companhia. A disposição percentual que figura no mapa é realmente esclarecedora : o cacau é o grande artigo de exportação.

Distinguiram-se, ainda, o café e o cravo, embora os valores exportados estejam muito aquém da importância comercial das frotas do cacau. A representação gráfica do valor da exportação dêsses três produtos comerciáveis da Amamzônia realça o poderio econômico do cacau. O contraste é verdadeiramente impressionador. Os algarismos dos quadros seguintes não deixam dúvidas.

VOLUME E VALOR DO CACAU EXPORTADO DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

ANOS	Arrôbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756	29.750	29	1$200	35.701$087
1757	35.244	21	$960	33.834$870
1758	7.960	17	$960	7.642$110
1759	23.966	13 ½	1$500 2$000	54.254$928
1760	46.923	1	2$000	93.846$062
1761	36.059	—	2$000	72.118$000
1762	50.391	10	2$000 2$500	121.710$187
1763	33.517	15	2$500 1$600 1$500	58.563$930
1764	32.682	15	1$500	49.023$234
1765	31.611	13	1$500	47.417$109
1766	31.944	26	1$500	47.917$218
1767	29.207	18	1$500	43.811$243
1768	40.974	3	1$500	61.451$140
1769	963	24	1$500	1.445$625
1770	51.249	9	1$500	76.873$921
1771	38.543	9	1$500	57.814$921
1772	54.362	9	1$500	81.543$421
1773	58.784	26	1$500	88.177$818
1774	4.112	13 ½	1$500	6.168$152
1775	72.908	—	1$500	109.362$000
1776	58.407	5	1$500	87.610$734
1777	69.007	—	1$500	103.510$499
SOMA . . .	838.571	21	—	1.339.808$209

VOLUME E VALOR DO CRAVO EXPORTADO DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

ANOS	Arrôbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756	3.936	7 ½	6$400 3$000	17.832$600
1757	3.783	28	5$200 2$900	16.734$090
1758	238	24	4$800 2$800	1.038$000
1759	4.288	27	4$500 2$600 2$800	15.778$697
1760	1.439	—	4$500 2$800	5.819$300
1761	5.462	17	4$500 2$800	17.293$915
1762	1.534	22	4$500 2$800	5.083$268
1763	1.233	1	4$500 2$800	4.199$371
1764	4.837	24	4$500 2$400	13.524$750
1765	3.032	14	4$500 2$800	12.605$243
1766	4.382	7 ½	4$500 2$800	14.535$054
1767	3.570	16	4$500 2$800	11.791$750
1768	2.889	15	3$000 3$500 4$500 2$800	9.873$605
1769	140	12	4$500 2$800	406$519
1770	4.779	24	4$500 2$800 2$400 1$600	13.998$293
1771	3.454	¾	4$500 2$400	13.558$867
1772	4.353	7	4$500 4$800 2$400	17.079$075
1773	2.516	31	4$500 2$400	10.017$140
1774	772	10	4$500 2$400	3.013$406
1775	5.032	26	4$500 2$400	20.694$000
1776	2.282	29	4$500 4$000 2$400	8.125$026
1777	176	8	4$000	515$000
SOMA . . .	65.137	30 ¾	—	233.516$667

VOLUME E VALOR DO CAFÉ EXPORTADO DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

ANOS	Arrôbas	Arráteis	Preços (réis)	Importância total (réis)
1756	3.590	24	3$000	10.772$250
1757	3.641	14	2$400	8.739$450
1758	852	11	2$400	2.045$625
1759	4.344	25	2$400	10.427$475
1760	8.470	27	2$400	20.330$025
1761	5.919	19	2$400	14.207$025
1762	3.833	14	2$400	9.200$250
1763	2.639	26	2$400	6.335$500
1764	4.292	22	2$400	10.302$450
1765	6.270	27	2$400	15.050$025
1766	5.104	9	2$400	12.250$275
1767	6.422	27 ½	2$200 2$400	15.218$624
1768	4.052	16	2$400	9.726$000
1769	189	—	2$400	453$600
1770	3.088	13 ½	2$400	7.412$212
1771	7.393	7	2$400	17.745$725
1772	4.815	15	2$400	11.557$125
1773	4.273	24	2$400	10.257$000
1774	141	2 5/8	2$400	338$596
1775	4.468	12	2$400	10.724$100
1776	5.792	4	2$400	13.901$100
1777	3.542	31	2$400	8.503$125
SOMA . . .	93.140	17	—	225.497$557

O cacau distingue-se no volume e, bem assim, no valor dos gêneros exportados de Belém para Lisboa. De 1756 a 1777 os navios da Companhia transpotaram 138 carregações de cacau, cravo e café, engrossadas com os demais produtos tropicais mercantilizáveis da Amazônia : salsa, couros em cabelo, atanados, óleo de copaíba, açúcar, aguardente, tabaco e madeiras de lei. Predominam os três primeiros com uma esmagadora preeminência do cacau. A disposição seguinte dos produtos exportados do Pará, de 1756 a 1777, é grandemente elucidativa :

838.571 arrôbas e 21 arráteis de cacau no valor de	1.339.808$209
65.137 " e 30 3/4 arráteis de cravo no valor de	233.516$667
93.140 " e 17 arráteis de café no valor de	225.497$557
Soma do cacau, cravo e café	1.798.822$433
Soma dos restantes produtos exportados	394.157$048
Importância total das carregações	2.192.979$481

Dêsses montantes, a Junta da Administração da Companhia arrematou nos leilões em Lisboa : 716.658 arrôbas de cacau, 82.784 de café, 29.733 de cravo grosso e 27.795 de cravo fino, como certifica o mapa seguinte, organizado com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino (23).

(23) C. P. n. 37 (1777-1778). As melhores carregações de algodão, arroz e atanados que figuram no mapa são oriundas do Maranhão. Achamos mais conveniente, no entanto, agrupar as "listas dos leilões" num único quadro demonstrativo para que o leitor possa confrontar melhor os dados apurados.

GÊNEROS DO PARÁ E MARANHÃO ARREMATADOS PELA COMPANHIA NOS LEILÕES EM LISBOA

(1758 a agôsto de 1777)

ANOS	GÊNEROS								
	CACAU (arrôbas)	CAFÉ (arrôbas)	SALSA (arrôbas)	ALGODÃO (arrôbas)	ARROZ (arrôbas)	CRAVO FINO (arrôbas)	C. GROSSO (arrôbas)	ATANADOS (peças)	COUROS (peças)
1758 . . .	6.109	740	776	424	—	667	163	9.571	5.516
1759 . . .	26.280	4.035	883	2.150	—	2.054	1.815	15.407	8.358
1760 . . .	21.960	2.295	591	293	—	320	110	488	1.467
1761 . . .	38.862	7.440	784	90	—	1.209	1.039	30.918	1.094
1762 . . .	56.300	6.775	1.969	4.186	—	897	4.066	48.231	2.082
1763 . . .	23.391	1.695	588	3.210	—	482	955	25.109	1.915
1764 . . .	28.053	2.390	1.347	913	—	196	100	4.827	4.414
1765 . . .	36.837	4.735	755	9.825	—	866	4.909	60.110	15.410
1766 . . .	27.234	5.300	909	11.328	—	760	2.736	31.837	4.158
1767 . . .	31.943	5.418	1.202	3.232	—	1.339	3.095	10.497	11.821
1768 . . .	29.498	6.017	2.094	27.317	228	1.046	2.470	41.769	9.826
1769 . . .	43.051	4.639	1.985	50	555	2.141	1.398	936	4.892
1770 . . .	29.159	2.021	1.005	28.436	—	3.708	583	24.134	6.340
1771 . . .	39.719	4.284	1.305	12.105	7.333	355	2.011	21.519	1.484
1772 . . .	27.427	5.202	1.565	35.928	18.820	3.411	2.226	24.934	554
1773 . . .	53.139	2.646	453	34.183	50.485	1.825	1.414	20.692	3.399
1774 . . .	42.996	2.547	2.033	28.600	44.689	2.807	60	14.508	3.586
1775 . . .	70.900	4.005	1.530	22.100	118.200	2.844	391	29.894	12.958
1776 . . .	28.000	7.000	1.969	26.200	84.500	68	85	13.633	7.037
1777 . . .	55.800	3.600	2.322	23.600	103.500	800	107	16.804	13.380
S O M A .	716.658	82.784	26.065	274.170	428.310	27.795	29.733	445.818	119.691

Parte dêsses carregamentos era consumida no próprio reino. Pôrto, Braga, Viana e Lisboa mercantilizavam os produtos tropicais provenientes da Amazônia (24). O giro tinha, porém, âmbito internacional. A Companhia mantinha feitores nas praças européias : Gênova, Marselha, Londres, Hamburgo, Roterdão, Amsterdão e Cadís, onde os produtos tropicais constituíam magníficas formas de pagamento dos artigos importados pela Junta da Administração da emprêsa (25) que engrossavam as exportações de Lisboa destinadas às capitanias do norte do Brasil (26).

Os algarismos apurados dão idéia bem precisa da amplitude do tráfico atlântico assente em sólidas linhas nos trânsitos da Companhia pombalina. Nos vinte e dois anos que se estendem de 1756 a 1777, balizas cronológicas das carregações inventariadas, o movimento de navios da emprêsa no pôrto de Belém estimulou tôdas as formas de atividade econômica. A agricultura comercial na colônia foi revivificada por novos mercados. Não admira, portanto, que a Amazônia brasileira produzisse em quantidade e em diversidade.

As operações comerciais, animadas pelo gigantesco empreendimento colonial, explicam, com efeito, a vivacidade náutica de Belém evidenciada nos mapas seguintes, organizados com os elementos extraídos das carregações.

---

(24) A.H.M.F. — L. V. da C.G.P.M. ns. 67 C e 68 E; M. 62 n. A.
(25) Veja-se o capítulo — Artigos de procedência européia.
(26) A.H.M.F. — M. 62 n. A.

SAÍDA DE NAVIOS DA COMPANHIA DO PÔRTO DE BELÉM PARA LISBOA — (1756 - 1777)

A n o s	1756	1757	1758	1759	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	6
SAÍDA	7	5	2	5	5	7	8	6	7	5	3	6	3

A n o s	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	SOMA
SAÍDA	2	8	7	8	10	4	9	10	8	138

MOVIMENTO DE NAVIOS DA COMPANHIA NA ROTA DE BELÉM — (1756 - 1777)

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
Nossa Senhora das Mercês	1756, 1765, 1766, 1768, 1770, 1771, 1772, 1773 e 1774	9
São José	1756, 1758, 1760, 1761 e 1762	5
Nossa Senhora do Bom Sucesso	1756	1
São Pedro	1756, 1761, 1764, 1771, 1773 e 1774	6
Santa Ana e S. Francisco Xavier	1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1765, 1766, 1767, 1768, 1770, 1771, 1772, 1773, 1775 e 1776	18 (2 em 1772)
Nossa Senhora Madre de Deus	1756, 1760, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767 e 1770	9
Nossa Senhora da Atalaia	1756, 1757, 1758 e 1761	4
Santa Ana e São Joaquim	1757, 1776 e 1777	3
São Miguel	1757	1
São Sebastião	1757, 1760, 1763, 1770 e 1773	5
Nosa Senhora das Neves	1759, 1760, 1761, 1764, 1767 e 1774	6
São Luís	1759 e 1763	2
Santo António	1759, 1762, 1764, 1770 e 1771	5
Nossa Senhora da Conceição ..	1759, 1762, 1764, 1773, 1776 e 1777	9 (2 em 1773, 1776 e 1777)
Nossa Senhora da Esperança ..	1761 e 1762	2
Nossa Senhora do Cabo	1761, 1762, 1765, 1767, 1768, 1770, 1771, 1772 e 1773	9
São João Batista	1762, 1763 e 1764	3

Nossa Senhora das Necessidades	1763	1
São Lázaro	1764	1
São Pedro Gonçalves	1765, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777	12
São Francisco Xavier	1767, 1768, 1769, 1770, 1772, 1775 e **1776**	8 (2 em 1776)
Nossa Senhora da Oliveira	1768, 1772, 1773 e 1775	4
São Paulo	1771, 1772 e 1775	3
Nossa Senhora da Glória	1773	1
N. S. da Esperança e Santa Paula	1775	1
S. João, Santo António e Almas	1775	1
N. S. da Conceição e S. José	1775	1
Nossa Senhora de Belém	1775, 1776 e 1777	3
São Francisco de Paula	1776	1
Delfim	1776	1
Grão Pará	1777	1
Santa Ana e São Domingos ...	1777	1
Nossa Senhora de Nazareth ...	1777	1
TOTAL DOS NAVIOS: — 33	TEMPO DO GIRO MERCANTIL: — 22 anos	TOTAL DAS VIAGENS: 138

Trinta e três navios pertencentes à marinha mercante da Companhia (27) operavam na rota do Pará, transportando para Lisboa os valiosos produtos tropicais e introduzindo na Amazônia artigos de procedência européia (28). O movimento do pôrto de Belém registra a saída de 138 navios da Companhia durante o tempo que se estende de 1756 a 1777. Os gêneros da colônia transportados para a capital do reino nessas 138 carregações alcançaram a importância total de 2.192.979$484, sendo 1.749.563$309 da conta da

(27) Sôbre a marinha mercante da emprêsa, veja-se o capítulo — A tonelagem da frota da Companhia.
(28) Cf. Os artigos de procedência européia.

Companhia e os restantes 443.416$175 dos lavradores. Essa a soma das exportações do Pará em 22 anos de exclusivo mercantil da emprêsa pombalina. Os algarismos dos quadros demonstrativos analisados são realmente expressivos: atestam, fielmente, que a renovação da Amazônia fazia-se à custa de um mercantilismo colonizador assente na atividade agropecuária e no melhor aproveitamento econômico das "drogas do sertão".

A enorme área de operação dos navios da Companhia não se limitava, todavia, à carreira direta de Lisboa para Belém. Alargava-se, na verdade, a outros mercados do Atlântico afro-brasileiro (29). Dilatar a ação mercantil da Companhia a outras paragens do ultramar, mas com a regalia do exclusivismo de que desfrutava no Estado do Grão Pará e Maranhão, era um dos planos de fomento de Pombal.

Nesse sentido foi elaborado em 1772 um audacioso projeto na casa do próprio ministro de D. José I, a que assistiram Martinho de Melo e Castro, José de Seabra e Silva e João Pereira Caldas, destinado a ser pôsto em execução no Brasil (30).

O cometimento consistia em estender o monopólio da Companhia a Mato Grosso, Cuiabá e a outras áreas geoeconômicas circunvizinhas, inclusive às províncias castelhanas do Orenoco, Quito e Perú. Para estas regiões da América espanhola organizar-se-ia um importante contrabando "sem que os governadores o podessem impedir". Seria, assim, a repetição do que se havia feito na Colônia do Sacramento que, encravada em território espanhol, tornara-se um importante centro comercial pelo tráfico ilícito que fazia com os territórios confinantes.

A cidade de Belém, capital do Estado do Grão Pará e Maranhão, seria a cabeça do nôvo comércio das capitanias

---

(29) Cf. As carregações de mão-de-obra africana.
(30) Carta da Junta da Administração a Pereira Caldas, datada de Lisboa a 2 de outubro de 1772, in A.H.U. — M.P. de 1771-1772.

até aí sujeitas aos mercados do Rio de Janeiro e Bahia, para as quais, pela distância e dificuldade de caminho, gastavam os comboieiros ano e meio a dois anos de viagem (31). Achava Pombal que a nova rota pelo norte da colônia iria suplantar as demais. Considerava-a mesmo um dos negócios mais importantes que, então, preocupava a Côrte.

O transporte das mercadorias far-se-ia pelos rios. Para maior facilidade dessa navegação fluvial, ir-se-iam levantar sete feitorias junto dos rios Negro, Javarí, Madeira e Guaporé. Tôdas as despesas dessas construções ficariam a cargo da Administração da Companhia. Acabar-se-ia, assim, com a indigência daquelas vastas terras coloniais. O contrabando para os domínios espanhóis e os indígenas que de lá também se atrairiam seriam meios suficientes para as enriquecer (32).

O delineamento mercantil, com vistas inclusive à salvaguarda política do patrimônio colonial da Coroa (33), entrou em execução em 1773. Remessas de fazendas começaram a ser enviadas para as regiões auríferas de Mato Grosso. Cortaram-se cachoeiras. Deu-se início ao levantamento das feitorias de Borba e Javarí (34).

Ignoram-se, no entanto, os resultados do arriscado e dispendioso empreendimento. A respeito da negociação que Pombal julgava que se faria nada se conhece. Sabemos ùnicamente que em três de junho de 1777, Martinho de Melo e Castro mandou pôr têrmo à execução do projeto (35). D. José I já tinha morrido. Portugal entrava numa nova

---

(31) Cf. "Memoria dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os generos molhados e secos" (Idem, C.P. n. 33, 1772).

(32) Cf. Instrução Secretissima com que S. Magestade manda passar à Capital de Belém do Grão Pará o Governador e Capitão-General João Pereira Caldas, datada do Palácio de N. S. da Ajuda a 2 de setembro de 1772. (Idem, M.P. de 1772).

(33) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

(34) Cf. Carta de Pereira Caldas para o marquês de Pombal, datada de 1.º de abril de 1775. (A.H.U. — M.P. de 1775).

(35) Carta de Pereira Caldas a Melo e Castro, datada de 14 de janeiro de 1777 (Idem, M. P. de 1776-1777).

conjuntura política com a demissão do ministro todo-poderoso, razão suficiente para comprometer o plano pombalino de penetração continental através dos tributários do Amazonas.

A "captura" pelo norte da colônia dá idéia da extensão do giro mercantil da Companhia. Que a emprêsa mantinha relações comerciais com os campos das minas da capitania de Mato Grosso não há dúvida. Os comboieiros do Madeira encontravam nos armazéns da Companhia escravos africanos, ferramentas e comestíveis, mercadorias desejadas pelas populações de Vila Bela e das áreas adjacentes (36).

Com semelhantes trânsitos, sobretudo intercontinentais, a Companhia deu à economia da Amazônia a base geográfica que ela vinha reclamando desde recuados tempos. O volume e o valor das carregações dão-nos uma idéia mais ou menos precisa da extensão do mercantilismo colonizador pombalino. A instauração da emprêsa colonial descortinou ao Estado do Grão Pará e Maranhão as perspectivas ilimitadas de novos mundos econômicos. Não admira, portanto, que o norte do Brasil percorresse em duas dezenas de anos uma larga trajetória da sua evolução.

---

(36) Cf. "Termos de Assinatura de todos os Comboieiros e Comerciantes das Minas", in A.P.P. — C.M., Códice n. 1112 (1775-1824); "Memória dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os generos"..., in A.H.U. — C.P. n. 33 (1772).

b) AS CARREGAÇÕES DO MARANHÃO

A NAVEGAÇÃO da venturosa emprêsa mercantil não se circunscreveu apenas aos trânsitos acionados pelas carregações do Pará. Os navios de torna-viagem da Companhia encontraram em São Luís do Maranhão outra admirável escápula. importante elo da sua grossa corrente de tráfico intercontinental.

À maneira da capitania do Pará, o Maranhão vivera à margem das conquistas da técnica e do progresso. A Companhia conseguiu o desenvolvimento da agricultura comercial conferindo-lhe maiores atrativos econômicos. Na segunda metade do século XVIII os lavradores tornaram-se mais conscientes das realidades econômicas que cercavam suas atividades produtivas. A Companhia integrou-os melhor no circuito das trocas à distância. As conhecidas deficiências e agruras maranhenses (1) foram progressivamente superadas graças à introdução de mão-de-obra africana, financiamento da emprêsa agropecuária e segurança de consumo externo para a produção exportável.

A Compnhia mostrou-se desde o comêço profundamente empenhada na organização social-econômica da agricultura, melhorando enormemente com a sua política creditícia as atividades produtivas da lavoura e da pecuária.

A partir de 1760, a capitania do Maranhão foi beneficiada pelo inegável dinamismo econômico do cometimento colonial protegido pelo ministro todo-poderoso de D. José I.

(1) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil.

O norte da colônia reagia, afinal, diante do espectro da morte que há muito rondava o patrimônio ultramarino da Coroa. Reação orgânica que a Companhia de comércio e navegação guiaria para o único caminho que o podia salvar : a sua ligação atlântica com os mercados do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo. Os navios da emprêsa monopolista eram, realmente, o único meio de encontro entre São Luís e Lisboa. O espaço tropical maranhense foi, portanto, rejuvenescido pela negociação comercial com a Europa.

Na segunda metade do século XVIII, a expansão mercantil da Companhia modificou vivamente a natural evolução da baixada maranhense. Fortemente unida por uma obsessão mercantilista, o empreendimento pombalino realizaria em apenas duas dezenas de anos, numa investida triunfante através do Atlântico e da Amazônia, tôda uma transformação econômica e social que abalaria profundamente os alicerces da política colonial assente na obra missionária do religiosos e no trabalho forçado dos indígenas.

A abastança agropecuária maranhense desenvolveu-se e afirmou-se, na verdade, a partir de 1760 como marco bem definido na evolução econômica da capitania. O aumento do volume e do valor dos gêneros exportados de São Luís para Lisboa é comprovador e elucidativo. Vejam-se os quadros demonstrativos seguintes, organizados com os elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino (2), do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (3) e do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa (4).

---

(2) M. M. ns. 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777), 31 (1777-1778) e 32 (1778-1779).
(3) M. A. Liv. n. 62 da C.G.P.M.; L. Cr. C.G.P.M. n. 45 A; L.C.C.G.P.M.E. n. 73.
(4) M. N. Liv. 1.º (1772-1775), Liv. 2.º (1776), Liv. 4.º (1777) e Liv. 5.º (1778).

NAVIOS	GÊNEROS										Import. total (réis)
	Atanados (peças)	Sola (meyos)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copaíba (quarts.)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	varas de parreira	Tapioca (alqrs.)	Âmbar (libras)	
Frota de 3 navios	21.810	4.980	6.510	3.202	172	601	9	384	175	398	$
Soma	21.810	4.980	6.510	3.202	172	601	9	384	175	398	$

(1761)

NAVIOS	GÊNEROS										Barras de ouro, dinheiro e letras	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Sola (meyos)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Cravo Grosso	Tartarugas	Anil (arrobas)	varas de parreira	Madeiras (cepos)		
?	19.052	878	1.938	4.782	143	73	17	32	276	129	36.132$028	$
S. Domingos S. Pedro S. Marçal S. Lázaro	19.160	89	3.259	1.662	88	—	—	13	110	77	$	87.306$510
Soma	38.212	967	5.197	6.444	231	73	17	45	386	206	36.132$028	$

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1762)

NAVIOS	Capitães	GÊNEROS											Import. total (réis)
		Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	varas de parreira	Sola (meyos)	Tapioca (alqrs.)	Madeiras (cepos)	Anil (arrobas)	Cêra (arrobas)	
S. Lázaro (4 de agôsto)	Agostinho dos Santos	3.260	1.265	3.615	194	45	200	153	—	—	—	—	$
Frota de 4 navios		15.212	2.131	5.269	42	—	500	403	8	175	42	9	$
Soma		18.472	3.396	8.884	236	45	700	556	8	175	42	9	$

(1763)

NAVIOS	GÊNEROS									Import. total (réis)
	Atanados (peças)	Sola (meyos)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	varas de parreira	Tapioca (alqrs.)	Madeiras (cepos)	(arrobas)	
Frota de 5 navios	21.765	89	3.659	4.668	144	410	16	94	49	$
Soma	21.765	89	3.659	4.668	144	410	16	94	49	$

(1764)

NAVIOS	GÊNEROS						Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Copaíba (quarts.)	Cacau (arrobas)	Cêra (arrobas)	Tabaco (ro'os)		
Frota de 5 navios	21.134	3.549	160	34	104	36	$	$
S. Francisco Xavier	5.053	923	—	—	—	—	13.169$545	$
?	12.945	2.004	—	—	—	—	29.696$745	$
Soma	39.132	6.476	160	34	104	36	42.866$290	72.471$355 (Da Comp.)

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1765)

NAVIOS	GÊNEROS							Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão em rama (ar.)	Algodão em fio (arrobas)	Tabaco (rolos)	Cêra (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Madeiras (cepos)		
S. Lázaro	8.211	1.842	15	14	—	36	10	3.179$277	$
S. João Batista	6.031	1.198	—	—	104	—	17	2.305$578	$
N. S. da Conceição	6.135	856	—	—	—	—	28	2.144$942	$
Santo Antônio	5.070	330	—	—	—	—	—	2.300$930	$
S. Marçal	4.599	1.169	—	—	—	—	26	2.095$263	$
S. Francisco Xaxier	5.534	1.001	—	—	—	—	—	$	$
S. Sebastião	4.350	672	—	—	—	—	—	$	$
?	5.305	453	—	—	—	410	166	$	$
Soma	45.235	7.521	15	14	104	446	247	12.025$990	122.660$448 (Da Comp.)

NAVIOS	GÊNEROS						Montante em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão em rama (ar.)	Algodão em fio (arrobas)	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	Madeiras (cepos)		
S. Francisco Xavier	4.763	1.523	—	64	—	6	$	$
S. Sebastião	4.206	1.060	—	34	—	9	$	$
N. S. das Necessidades	420	2.257	—	—	—	77	$	$
S. Lázaro	4.714	2.687	4	82	—	241	2.874$204	$
S. João	3.578	1.755	—	—	—	67	3.061$874	$
Conceição	4.204	1.455	—	20	—	110	2.812$539	$
S. Marçal	3.811	480	—	—	7	70	2.730$851	$
Soma	25.696	11.217	4	200	7	580	11.479$468	(Da Comp.) 108.579$387

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1767)

NAVIOS	GÊNEROS								Import. total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copaíba (quarts.)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	Cêra (arrobas)	Arroz (arrobas)	
Frota de 8 navios	31.621	12.705	533	655	153	133	101	225	$
Soma	31.621	12.705	533	655	153	133	101	225	$

(1768)

NAVIOS	GÊNEROS									Import. total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Copaíba (quarts.)	Cacau (arrobas)	Madeiras (cepos)	Cêra (arrobas)	Arroz (arrobas)	Sebo (arrobas)	
Frota de 9 navios	18.127	23.810	495	426	182	141	130	273	68	$
Soma	18.127	23.810	495	426	182	141	130	273	68	$

NAVIOS	GÊNEROS								Import. total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Cêra (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Copaíba (quarts.)	Arroz (arrobas)	Madeiras (cepos)	
N. S. Madre de Deus	4.722	5.555	—	—	—	—	—	22	$
S. Lázaro	3.205	3.789	—	—	—	—	—	35	$
S. João Batista	3.156	2.099	130	—	—	—	—	—	$
N. S. da Conceição	2.304	2.404	—	—	—	—	—	—	$
S. Luís	2.167	2.641	—	72	26	6	—	—	$
S. Pedro	1.535	2.354	—	333	—	—	—	—	$
S. Paulo	1.548	1.592	—	330	—	—	—	—	$
S. Sebastião	2.309	1.454	—	372	—	—	—	—	$
N. S. da Oliveira (?)	2.712	1.338	—	—	—	15	—	38	$
N. S. das Necessidades	286	2.244	—	—	46	—	555	8	$
Soma	23.944	25.470	130	1.107	72	21	555	103	127.995$692 (Da Comp.)

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1770)

NAVIOS	GÊNEROS							Montantes em dinheiro (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão em rama (ar.)	Cacau (arrobas)	Arroz (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Oléo de Copaíba (barris)	Jutaicica (?)		
N. S. das Necessidades	201	2.141	21	—	23	—	—	7.016$544	$
Madre de Deus	—	2.713	—	—	—	—	—	8.633$990	$
S. Lázaro	4.054	3.265	—	66	—	—	293	12.926$321	$
S. Luís	4.276	2.113	—	76	240	—	73	10.582$833	$
S. João Batista	4.561	1.878	—	168	—	8	199	(?) $	$
S. Paulo	1.469	1.274	—	46	—	—	—	6.180$593	$
S. Francisco Xavier	9.133	2.158	—	271	—	16	—	(?) $	$
Soma	23.694	15.542	21	627	263	24	565	45.340$281	70.271$733 (Da Comp.)

(1771)

NAVIOS	GÊNEROS								Montantes em dinheiros (Da Comp.)	Importância total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Tartarugas	Tintas (barris)	Jutaicica (?)		
S. Lázaro	1.681	4.278	3.301	558	—	39	17	328	18.497$583	$
S. Luís	932	2.598	3.854	—	42	—	14	—	12.112$885	$
Madre de Deus	5.182	5.139	978	767	—	59	8	907	20.857$625	$
Soma	7.795	12.015	8.133	1.325	42	98	39	1.235	51.468$093	(?) $

(1772)

NAVIOS	GÊNEROS									Valor dos gêneros da da Companhia (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Cacau (arrobas)	Café (arrobas)	Tintas (barris)	Jutaicica	Tartarugas	
S. João Batista	1.897	2.198	3.123	—	66	19	—	—	—	12.040$083
S. Lázaro	3.290	2.808	3.009	412	64	19	—	389	—	17.837$253
N. S. da Conceição	2.879	1.955	3.138	401	—	—	—	247	—	12.776$141
S. Pedro	903	2.185	—	405	14	—	—	218	—	10.302$997
N. S. Madre de Deus	3.295	4.836	4.072	—	18	—	—	—	—	23.673$060
S. Luís	2.981	2.183	1.463	—	-	—	12	—	—	11.241$580
S. João Batista	2.988	1.475	1.887	—	—	—	—	—	—	9.547$735
S. Lázaro	2.138	4.660	—	—	—	—	—	—	—	
S. Sebastião	1.359	2.138	—	—	—	—	—	—	—	43.015$207 (Dos 3 navios)
Piedade	2.715	4.066	1.427	—	57	—	—	107	76	
N. S. da Oliveira	710	4.133	2.150	—	—	—	—	—	—	26.418$402 (Dos 2 navios)
Conceição	1.413	3.238	2.558	—	—	—	—	—	—	
Francisco Xavier	157	1.361	7.390	—	—	—	—	—	—	7.992$686
Soma	26.725	37.236	30.217	1.218	219	38	12	961	76	174.845$144

(1773)

NAVIOS	GÊNEROS								Valor dos gêneros da Companhia (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Cacau (arrobas)	Copaíba (arrobas)	Cana-fistula	
N. S. de Nazaré	1.002	3.901	1.697	–	–	–	–	–	15.646$225
S. Luís	359	1.664	6.791	125	1.440	–	–	–	16.408$961
S. João Batista	666	1.503	4.428	–	1.444	–	–	–	(Dos 2 navios)
Madre de Deus	2.357	3.785	10.186	–	–	–	–	19	40.776$385
S. Lázaro	2.033	3.904	3.408	–	–	–	–	13	(Dos 2 navios)
N. S. da Piedade	1.360	3.923	5.421	–	–	–	–	–	
S. Luís	3.512	1.830	–	725	–	146	36	–	50.357$889
N. S. da Conceição	1.671	2.639	2.717	–	–	187	–	–	(Dos 4 navios)
S. Paulo	608	1.108	113	–	–	50	–	–	
N. S. da Boa Viagem	906	2.069	2.947	–	–	–	–	–	9.976$830
S. Pedro	–	928	–	–	–	–	–	–	2.978$910
Madre de Deus	2.278	4.172	7.773	–	1.571	53	–	–	20.089$293
S. Francisco Xavier	858	2.452	1.507	-	–	–		–	10.284$380
Sta. Ana, São José e Almas	973	2.136	3.167	–	–	–		–	9.776$474
N. S. do Rosário	827	2.652	2.204	–	–	53		–	11.297$633
Santíssimo Sacramento	1.493	2.147	5.106	275	–	–		–	11.948$443
Soma	20.903	40.813	57.465	1.125	4.455	489	36	32	199.541$423

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1774)

NAVIOS	GÊNEROS						Valor dos gêneros (réis)		Importância Total
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Cacau (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Dos lavradores	Da Companhia	
N. S. da Piedade	1.268	1.519	12.668	36	—	—	1.145$000	13.446$616	14.591$616
S. Luís	762	1.579	6.854	—	—	—	629$700	9.628$016	10.257$716
N. S. da Oliveira	835	1.396	1.933	—	38	200	253$000	7.078$313	7.331$313
Sta. Ana e S. Joaquim	2.869	4.918	584	—	35	—	1.206$000	22.081$610	23.287$610
N. S. da Conceição	1.199	3.715	787	45	—	—	886$500	14.746$976	15.633$476
S. Sebastião	1.557	1.026	1.161	—	—	—	680$000	7.708$690	8.388$690
S. Paulo	64	350	541	—	—	1.929	1.507$100	2.868$021	4.375$121
Santíssimo Sacramento	1.286	2.939	5.096	—	—	—	559$000	15.121$223	15.680$228
S. Pedro	245	1.490	3.661	70	—	—	13$500	7.301$318	7.314$818
N. S. Madre de Deus	6.736	1.668	6.543	65	—	—	3.371$500	22.870$852	26.242$352
S. Luís	578	394	11.128	—	—	1.900	3.866$600	5.868$311	9.734$911
Soma	17.399	20.994	50.920	216	73	4.029	14.117$900	128.719$951	142.837$851

VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1776)

NAVIOS	GÊNEROS											Valor dos gêneros (réis)		Importância Total
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Cacau (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Gengibre (arrobas)	Cravo (arrobas)	Goma (arrobas)	Tarta-rugas	Anil (arrobas)	Copaíba (barrís)	Dos lavra-dores	Da Compa-nhia	
Boa Viagem e Corpo Santo	1.369	2.099	3.074	–	–	–	–	–	–	–	–	5.532$900	4.978$859	10.511$759
Santa Isabel	437	3.064	3.185	–	–	36	–	–	–	–	–	8.852$487	3.494$052	12.346$539
Nazaré e Sta. Ana	824	3.312	4.037	–	–	–	–	–	–	–	–	6.999$600	7.098$899	14.098$499
N. S. da Oliveira	246	818	4.703	–	220	–	–	–	–	–	–	2.281$100	3.656$099	5.937$199
S. Francisco de Paula	479	1.665	4.927	–	–	–	–	–	–	–	–	5.364$500	3.033$000	8.397$500
Monte do Carmo	766	1.760	5.998	38	572	135	–	–	–	–	–	5.636$000	4.787$432	10.423$432
Bela Baroneza	555	1.755	4.581	–	–	–	–	–	–	–	–	5.638$000	3.409$910	9.047$910
Sto. António e S. Joaquim	1.492	3.122	8.175	–	700	–	–	11	–	–	–	13.496$750	7.559$600	21.056$350
Delfim	1.022	1.398	8.109	–	830	–	–	–	–	–	5	6.165$000	5.573$030	11.738$030
S. Pedro Gonçalves	332	512	7.824	93	300	–	3	20	11	58	–	1.850$152	4.688$204	6.538$356
N. S. da Oliveira	238	751	7.548	–	416	108	–	–	–	–	–	2.164$112	4.672$657	6.836$769
Santíssimo Sacramento	1.380	2.882	4.609	10	200	–	–	–	–	–	–	6.963$100	10.731$990	17.695$090
N. S. da Insula (?) e Sto. António	897	2.383	8.384	8	–	135	–	–	–	–	–	8.979$300	6.874$750	15.854$050
Soma	10.037	25.521	75.154	149	3.238	414	3	31	11	58	5	79.923$001	70.558$482	150.481$483

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA

(1777)

NAVIOS	GÊNEROS							Valor dos gêneros (réis) (réis)		Importância Total
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Cacau (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Gengibre (arrobas)	Copaíba (barrís)	Dos lavradores	Da Companhia	
N. S. de Nazareth e Santa Ana	1.520	1.621	8.942	—	—	—	—	8.894$000	6.032$150	14.926$150
S. Luís	905	865	6.758	—	2.000	—	—	3.518$250	8.013$342	11.531$592
S. Francisco de Paula	2.419	1.002	4.068	—	—	—	—	1.653$600	9.724$244	11.377$844
N. S. do Monte do Carmo	1.817	1.457	6.521	28	1.000	156	—	2.703$300	11.955$139	14.658$439
N. S. da Esperança e Santa Rita	2.905	5.213	16.023	—	2.037	—	—	21.457$080	19.016$584	40.473$664
N. S. da Oliveira	1.425	2.492	8.045	—	590	—	—	13.035$800	5.461$037	18.496$837
Bela Baroneza	712	1.792	4.973	—	284	—	3	6.295$195	6.166$905	12.462$100
S. Zacarias	2.595	5.842	11.618	—	3.454	—	—	16.254$950	27.121$610	43.376$560
N. S. dos Prazeres e Santo António	839	2.769	7.105	21	528	—	—	10.420$706	8.590$993	19.011$699
Santa Ana e N. S. da Lapa	796	2.671	6.001	—	173	—	—	10.085$500	7.090$760	17.176$260
N. S. de Nazareth e Santa Ana	1.177	2.826	8.702	—	—	—	—	10.865$650	9.376$090	20.241$740
N. S. de Nazareth e Santo António	864	2.193	6.490	—	—	—	—	7.379$900	7.204$850	14.584$750
N. S. da Oliveira e Santa Ana	765	2.192	8.338	—	—	—	—	7.892$050	8.643$950	16.536$000
N. S. do Monte do Carmo	1.120	1.403	6.590	—	—	—	—	3.405$100	8.532$000	11.937$100
S. Francisco Xavier	900	937	4.232	6	—	74	—	3.905$400	4.668$810	8.574$210
S. Luís	2.320	720	7.006	5	—	—	—	3.645$260	7.430$030	11.075$290
N. S. da Oliveira	1.770	2.690	8.140	80	—	—	—	12.647$460	5.475$940	18.123$400
N. S. da Penha de França	521	1.217	6.193	153	147	711	—	6.953$700	2.944$320	9.898$020
Divina Providência	324	651	9.100	—	—	—	—	62$500	7.712$445	7.774$945
Soma	25.694	40.553	144.845	293	10.213	941	3	151.075$401	171.161$199	322.236$600

(1778)

NAVIOS	GÊNEROS								Importância Total (réis)
	Atanados (peças)	Algodão (arrobas)	Arroz (arrobas)	Couros em cabelo (peças)	Cacau (arrobas)	Gengibre (arrobas)	Goma (arrobas)	Açucar (arrobas)	
Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa	1.675	2.923	5.787	748	40	108	—	—	18.081$170
Bela Baroneza	1.134	1.710	5.114	—	—	—	—	—	11.584$670
N. S. da Esperança e Santa Rita	3.083	5.715	17.000	—	—	—	—	—	37.819$360
N. S. da Luz e Pedro Gonçalves	5.288	1.374	12.680	70	—	—	—	—	21.116$000
N. S. dos Prazeres e Santo António	1.312	1.346	11.341	—	—	—	—	—	13.341$470
S. Francisco de Paula	597	977	4.440	—	—	—	—	—	7.148$880
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	989	2.148	6.664	—	—	—	—	—	11.312$125
N. S. Mãe de Deus e Santo António	1.487	1.372	4.800	296	—	—	80	—	13.902$250
N. S. dos Prazeres e Providência	1.687	2.638	5.885	—	—	16	—	411	17.553$800
S. Francisco Xavier	1.589	1.008	3.077	1.014	128	—	—	—	10.307$120
S. Sebastião (?)	735	1.891	7.023	1.870	—	81	—	—	14.832$240
N. S. do Rosário e Santo António	522	1.533	5.584	500	—	—	—	—	10.850$720
N. S. de Oliveira	1.208	1.640	7.478	560	—	—	—	—	13.616$340
S. Francisco de Paula e N. S. da Piedade	267	2.303	10.611	4.204	—	—	—	—	23.219$280
Santo Cristo e N. S. da Arrábida	978	1.469	5.850	3.319	—	—	—	—	14.335$320
Sta. Ana e S. Joaquim	2.440	4.068	8.263	100	181	676	—	—	29.072$680
Sta. Ana e S. José	926	1.862	4.031	74	—	—	—	—	12.443$400
N. S. do Monte do Carmo	1.598	2.074	3.404	—	64	—	—	—	15.278$237
Soma	27.515	38.051	129.032	12.755	413	881	80	411	295.815$062

Dedicando-se com perseverança ao incentivo da economia agropecuária, a Companhia conseguiu em poucos anos resultados realmente portentosos. A produção exportada pelo porto de S. Luís para Lisboa durante os dezenove anos que se estendem de 1760 a 1778 foi deveras auspiciosa para o crescimento orgânico da capitania do Maranhão. Os dados estatísticos relativos aos carregamentos representam uma nova etapa da colonização. Marcam, outrossim, a superação de uma economia de subsistência, impotente para desenvolver-se pelas suas próprias fôrças, e o início de um empreendimento mercantilista de base geográfica intercontinental.

O Maranhão encontrou na Companhia novos alentos. A movimentação portuária de São Luís deu à terra generosa as energias necessárias ao seu rejuvenescimento, assegurando-lhe convivência com mercados da Europa mercantilista sequiosos de produtos tropicais. À maneira do que se realizou no Pará, a emprêsa pombalina abriu ao Maranhão o comércio do Atlântico, do Báltico, do Mediterrâneo e do Mar do Norte. Deu-lhe, enfim, a base geográfica intercontinental que êle vinha reclamando desde recuados anos.

O objetivo da realeza ao apadrinhar a Companhia não foi o de instituir um organismo monopolista que se fortalecesse à custa da ruína social. Os privilégios outorgados pela Coroa não tiveram o fundamento de elevá-la em prejuízo dos colonos. Os favores concedidos beneficiavam, embora indiretamente, os lavradores. A emprêsa, quanto mais forte se apresentasse pela posse de tais prerrogativas, melhor poderia trabalhar pelo fomento da agricultura comercial e, em vista disso, pela humanização da paisagem tropical ultramarina.

A instituição da emprêsa colonial representou, portanto, uma possibilidade de mudança da minguada economia do norte do Brasil.

A correspondência para o reino dos governadores do Estado do Grão Pará e Maranhão evidencia um especial em-

penho em demover as dificuldades prejudiciais aos povoadores. Da boa vontade de Pombal também temos testemunho: em 1759 ordenou o orgulhoso ministro que se observasse o parágrafo 23 dos estatutos da Companhia — vendas a crédito mediante o juro de 5% — para levantar as iniciativas e estimular a cultura dos gêneros já existentes e de outros que de nôvo se introduzissem (5). Os juros diminuir-se-iam, porém, para três por cento e na venda de escravos africanos não seriam cobrados durante o primeiro ano (6). Mais tarde, em 1773, foi estabelecido que não se venderiam negros senão pelo seu primeiro custo em África, adicionando-se-lhe ùnicamente o frete (7).

O mercantilismo pombalino dedicou-se, pois, ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, cujos benefícios eram oriundos do aumento da produtividade agropecuária e da celeridade do giro comercial.

A partir de 1760, sobretudo, evidencia-se, pelotanto, a transformação estrutural do Maranhão. O movimento de navios da Companhia na rota de São Luís, carregados de gêneros comerciáveis, comprova o revigoramento econômico dessa vasta área do norte do Brasil. Os mapas seguintes ilustram o nôvo processo de desenvolvimento da riqueza maranhense.

SAÍDA DE NAVIOS DA COMPANHIA DO PÔRTO DE SÃO LUÍS PARA LISBOA

Anos	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771
Saída	3	5	5	5	7	8	7	8	9	10	7	3
Anos	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778			SOMA		
Saída	13	16	11	13	13	19	18			180		

(5) Cf. Instituição..., parágrafo 23, pág. 10.
(6) A. H. U. — M. P. (1759-1760).
(7) "a mente de S. Magestade era favorecer a estes povos introduzindo-se-lhe escravos mais baratos" (Idem, M. M. n. 29, 1774-1775). Vide ainda o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.

MOVIMENTO DE NAVIOS DA COMPANHIA NA ROTA DE SÃO LUÍS (1760-1778)

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
(Frota de 3 navios)	1760	3
São Domingos	1761	1
São Pedro	1761, 1769, 1772, 1773 e 1774	5
São Marçal	1761, 1765	2
São Lázaro	1761, 1762, 1765, **1766**, 1769, 1770, 1771, **1772** e 1773	11 (2 em 1769 e 1772)
(Um navio não identificado)	1761	1
(Frota de 4 navios)	1762	4
(Frota de 5 navios)	1763	5
(Frota de 6 navios)	1764	6
S. Francisco Xavier	1764, 1765, 1766, 1770, 1772, 1773, 1777 e 1778	8
(Um navio não identificado)	1765	1
S. João Batista	1765, 1766, 1769, 1770, **1772** e 1773	7 (2 em 1772)
N. S. da Conceição	1765, 1766, 1769, **1772**, 1773, 1774 e 1775	8 (2 em 1772)
Santo António	1765	1
São Sebastião	1765, 1766, 1769, 1772, 1774 e 1778	6
N. S. das Necessidades	1766, 1769, 1770	3
(Frota de 8 navios)	1767	8
(Frota de 9 navios)	1768	9
N. S. Madre de Deus	1769, 1770, 1771, 1772, **1773** e 1774	7 (2 em 1773)
São Luís	1769, 1770, 1771, 1772, **1773**, **1774**, 1775 e **1777**	11 (2 em 1773, 1774 e 1777)
São Paulo	1769, 1770, 1773 e 1774	4
N. S. da Oliveira	1769, 1772, 1774, **1776**, **1777** e 1778	8 (2 em 1777 e 1778)
Piedade	1772, 1773, 1774 e 1775	4

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
N. S. de Nazaré	1773 e 1775	2
N. S. da Boa Viagem	1773	1
Santa Ana, S. José e Almas	1773 e 1775	2
N. S. do Rosário	1773	1
Santíssimo Sacramento	1773, 1774, 1775 e 1776	4
Santa Ana e S. Joaquim	1774, 1775 e 1778	3
Conceição, Sta. Ana e Almas	1775	1
N. S. do Sacramento	1775	1
Prazeres	1775	1
Santa Izabel	1775 e 1776	2
N. S. do Rosário e Sta. Ana	1775 e 1778	2
N. S. da Piedade e Amizade	1775	1
Boa Viagem e Corpo Santo	1776	1
N. S. de Nazaré e Sta. Ana	1776 e **1777**	3 (2 em 1777)
S. Francisco de Paula	1776, 1777 e 1778	3
N. S. do Monte do Carmo	1776, **1777** e 1778	4 (2 em 1777)
Bela Baroneza	1776, 1777 e 1778	3
Santo António e S. Joaquim	1776	1
Delfina	1776	1
S. Pedro Gonçalves	1776	1
N. S. da Insula (?) e Santo António	1776	1
N. S. da Esperança e Santa Rita	1777 e 1778	2
S. Zacarias	1777	1
N. S. dos Prazeres e Santo António	1777 e 1778	2
S. Ana e N. S. da Lapa	1777	1
N. S. de Nazaré e Santo António	1777	1

NOMES DOS NAVIOS	ANOS DAS VIAGENS	N.º DE VIAGENS
N. S. da Oliveira e Sta. Ana	1777	1
N. S. da Penha de França	1777	1
Divina Providência	1777	1
Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa	1778	1
N. S. da Luz e São Pedro Gonçalves	1778	1
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	1778	1
N. S. Mãe de Deus e Santo António	1778	1
N. S. dos Prazeres e Providência	1778	1
Santo Cristo e N. S. da Arrábida	1778	1
Santa Ana e São José	1778	1
S. Francisco de Paula e N. S. da Piedade	1778	1
Total dos Navios : 52	**Tempo do giro mercantil : 19 anos**	**Total das viagens : 180**

Cinqüenta e dois navios da poderosa frota mercante da Companhia (8) operavam na rota do Maranhão. O movimento do pôrto de São Luís registra 180 saídas de embarcações da emprêsa monopolista durante o tempo de 19 anos que se estende de 1760 a 1778.

Os gêneros da capitania transportados para Lisboa nessas 180 carregações são demonstrativos da quantidade e diversidade das exportações maranhenses. Algodão, arroz, atanados, gengibre, couros em cabelo, cacau, anil, cera, tapioca, café, copaíba, tabaco, sêbo, cravo, tartarugas, varas de parreira e madeiras de lei formavam as cargas de torna-viagem

(8) Veja-se o capítulo — A tonelagem da frota da Companhia.

dos navios que saíam de São Luís para a capital do reino. Os três primeiros produtos distinguiram-se no volume dos carregamentos. O mapa seguinte (9) realça os montantes das exportações de algodão, arroz e atanados da capitania do Maranhão, durante aquele período de dezenove anos de giro mercantil da Companhia.

EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO, ARROZ E ATANADOS DE S. LUÍS PARA LISBOA (1760 - 1778)

ANOS	MILHARES DE ARRÔBAS		ATANADOS (Peças)
	ALGODÃO	ARROZ	
1760	6.510	—	21.810
1761	5.197	—	38.212
1762	3.396	—	18.472
1763	3.659	—	21.765
1764	6.476	—	39.132
1765	7.521	—	45.235
1766	11.217	—	25.696
1767	12.705	225	31.621
1768	23.810	273	18.127
1769	25.470	555	23.944
1770	15.542	627	23.694
1771	12.015	8.133	7.795
1772	37.236	30.217	26.725
1773	40.813	57.465	20.903
1774	20.994	50.920	17.399
1775	25.886	109.599	22.691
1776	25.521	75.154	10.037
1777	40.553	144.845	25.694
1778	38.051	129.032	25.515
SOMA	362.572	607.045	464.467

Os dados estatísticos apurados dão idéia da amplitude do tráfico maranhense acionado pelos trânsitos da Companhia. O algodão e o arroz, que nunca tinham sido objeto de exportação, começaram a girar, respectivamente, a partir de 1760 e 1767, engrossando sobremaneira as rotas marítimas do mercantilismo pombalino que demandavam as

(9) Quadro organizado com os elementos extraídos das carregações.

praças européias do Mediterrâneo, do Báltico e do Mar do Norte. O gráfico seguinte é comprovativo.

As tendências que vimos esboçarem-se e definirem-se na capitania do Pará (10), com a revelação comercial de âmbito atlântico, afirmam-se também nìtidamente no Maranhão, com o aparecimento de uma nova economia criada com o vigor que lhe imprimiu a emprêsa mercantil ultramarina. Nela apercebem-se, cada vez mais claramente, os novos fundamentos do processo de desenvolvimento econômico da Amazônia brasileira.

Afigura-se-nos que já ficou suficientemente demonstrada a pobreza maranhense anterior a 1755 (11). Da capitania não se faziam exportações e as importações realizavam-se por ocasião da passagem dos navios que se dirigiam espaçadamente para o pôrto de Belém. Só depois do estabelecimento da Companhia é que cresceu o comércio de exportação. Êste fato é confirmado pela correspondência e memórias da época: "o progresso do Maranhão é a mais vizivel e indispensável prova da Utilidade da Companhia...; o que era o Maranhão ou o que se exportava antes da introdução da Companhia? Nada ou quase nada... Eu o vi e presenciei, achando-me naquela cidade em o ano de 1755" (12).

A produção exportável do Maranhão, desde que a Companhia tomou conta do tráfico, tomou um expressivo incremento. As exportações que, dantes, eram quase nulas, de 1760 a 1778 fizeram-se através de 180 navios que animaram enormemente as atividades portuárias de São Luís.

Em 1760 o Maranhão iniciou, graças à Companhia, sua exportação ordenada de algodão com 6.510 arrôbas. Anos depois, em 1767, os administradores da sociedade monopolista embarcaram a primeira carregação de arroz branco

---

(10) Veja-se o capítulo — As carregações do Pará.
(11) Vide o capítulo — A situação do norte do Brasil.
(12) Carta de João Pereira Caldas, datada de 11 de setembro de 1777, a Martinho de Melo e Castro, in A. H. U. — M. P. de 1776-1777.

que atingiu 225 arrôbas. Daí por diante, êsses dois produtos maranhenses jamais deixaram de figurar nos carregamentos de torna-viagem dos navios da Companhia com significativa primazia.

A representação gráfica da exportação de algodão e arroz de São Luís para Lisboa em milhares de arrôbas é realmente elucidativa. Durante os dezenove anos que se estendem de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para a metrópole 362.572 arrôbas de albodão. A composição percentual do montante de arroz exportado foi, todavia, bem maior: em apenas doze anos (1767-1778) foram embarcadas no pôrto de São Luís com destino a Lisboa 607.045 arrôbas da produção orizícola maranhense.

Na verdade, os carregamentos de arroz e algodão a partir daquelas balizas cronológicas engrossaram, extraordinàriamente, as rotas atlânticas senhoreadas pela Companhia.

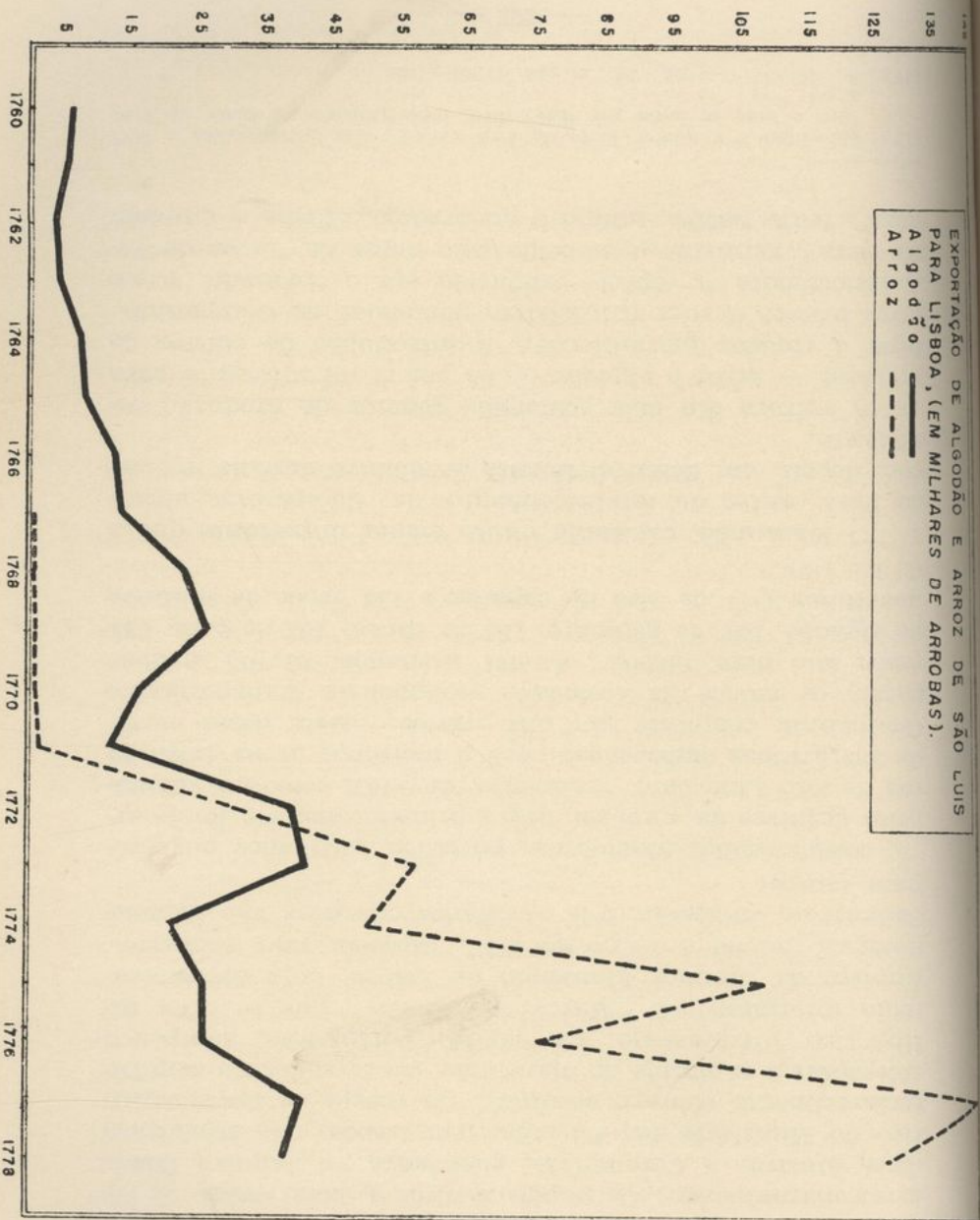
Até o ano de 1766, inclusive, não houve exportação de arroz, embora o cronista Cesar Augusto Marques (13) conjecture ter sido a primeira remessa nesse ano, com 2.847 arrôbas consignadas à Junta da Administração da Companhia, o que julgamos inaceitável. Em nosso roteiro arquival não encontramos, com efeito, nenhum documento combrotório anterior a 1767. O cronista gaioso, em seu mencionado "Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão", afigura-se-nos, igualmente, pouco convincente. Saliente-se, ademais, que os algarismos que ambos apresentam nem sempre são persuasivos (14).

Em nenhum dos navios saídos do pôrto de São Luís para Lisboa antes do ano de 1767 figuram embarques de

---

(13) Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão, pág. 28. Maranhão, 1870.

(14) Alguns historiadores da nossa economia colonial têm bebido nas águas dos cronistas Cesar Augusto Marques, Manuel Barata e R. J. de Sousa Gaioso. Infelizmente, porém, nem sempre os dados estatísticos que figuram em suas crônicas merecem crédito.

EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO E ARROZ DE SÃO LUIS PARA LISBOA, (EM MILHARES DE ARROBAS).
Algodão
Arroz
135
125
115
105
95
85
75
65
55
45
35
25
15
5
1760
1762
1764
1766
1768
1770
1772
1774
1776
1778

arroz maranhense. Os papéis avulsos e, bem assim, os códices alusivos à Companhia, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa, não ministram esclarecimento sôbre o assunto. Os maços de documentos referentes à capitania do Maranhão, conservados no Arquivo Histórico Ultramarino, na capital portuguêsa, tampouco nada informam. O "Marco dos Navios", que se acha no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, cuja divisa cronológica inicial é o ano de 1772, também não esclarece. Saliente-se, outrossim, que os citados cronistas não mencionam fontes.

Assim sendo, concluimos, portanto, estribados nos próprios arquivos da emprêsa, que a primeira exportação de arroz de São Luís data, realmente, de 1767, com um volume de 225 arrôbas embarcadas para a metrópoe numa frota da Companhia composta por oito navios. Além dessa carregação, os navios da sociedade monopolista transportaram nesse ano para Lisboa: 31.621 atanados, 12.705 arrôbas de algodão, 533 de gengibre, 153 de cacau, 101 de cera, 655 quartilhos (15) de óleo de copaíba e 133 cepos de madeira de lei (16).

O Maranhão, capitania muito menos importante que a do Pará, antes do estabelecimento da Companhia, alcançou, depois, um desenvolvimento econômico deveras impressionante.

A cultura dos dois principais gêneros de produção exportável — arroz e algodão — só por si foi suficiente para fazer a riqueza maranhense. A introdução do cultivo de arroz branco deve-se à iniciativa particular da Companhia. Anteriormente, a espécie produzida era o chamado "arroz da terra", vermelho, conhecido pelo nome de "arroz de Veneza", fruto nativo, miúdo e quebradiço, afirma o cronista

---

(15) Quartilho é a quarta parte de uma canada, que correspondia a 0,35 litro e hoje se toma por meio litro, especialmente no norte de Portugal.
(16) A. H. U. — M. M. n. 26 (1764-1769).

Cesar Marques (17). Jerônimo de Viveiros, historiador do Maranhão, aceita o informe (18). Gaioso (19), por sua vez, não teve dúvidas em dar à Companhia o galardão da montagem da orizicultura no norte da colônia.

O arroz, gênero de primeira necessidade, fôra sempre em Portugal importado pelos mercadores estrangeiros que o conduziam de Veneza, de Gênova e, sobretudo, da Carolina, "sem que desta variedade de introdução viesse a resultar outra diferença que o passarem as somas de dinheiro para as mãos dos ingleses" (20).

Criada a Companhia, em 7 de junho de 1755 (21), foi escolhido para iniciar a cultura em São Luís o capitão José Vieira da Silva que, anos depois, em 1766, distribuiu por alguns lavradores maranhenses as primeiras sementes de arroz branco da Carolina. Nesse mesmo ano, a Junta da Administração enviou de Lisboa o tenente-coronel José de Carvalho com todos os utensílios próprios para a construção de um engenho de arroz, o qual foi montado junto às margens do rio Anil (22).

Logo que foi reconhecida a utilidade da nova produção orizícola, de excelente qualidade, superior à americana da Carolina, não lhe faltou o incentivo de mais alto grau. O governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, zeloso defensor dos interêsses dos colonos, procurou, por todos os meios, incitá-los à cultura do precioso gênero de exportação. Para compensar devidamente o trabalho dos orizicultores, conseguiu, outrossim, que a Junta da Administração da Companhia enviasse dinheiro sufi-

---

(17) Op. cit. pág. 28.
(18) Op. cit. 1.º vol., pág. 76.
(19) Op. cit. pág. 181.
(20) Requerimento da Junta da Administração da Companhia a D. Maria I, datado de Lisboa a 7 de maio de 1777 (A.H.M.F. — Maço 2. Consultas da C.G.P.M., 1761-1778).
(21) Cf. Instituição..., pág. 20.
(22) Cf. Marques, Cesar — Diccionário..., pág. 28.

ciente para lhes comprar o arroz por preço compensador e à vista (23).

Todavia, dada a existência de arroz vermelho — nativo e de fácil coleta — os colonos não aceitaram a substituição dêste gênero indígena pelo exótico, importado, melhor, porém mais trabalhoso. Assim sendo, viu-se Melo e Póvoas obrigado a impôr a cultura do arroz branco. Aos recalcitrantes seriam aplicados severos castigos : se fôssem lavradores teriam um ano de cadeia e pagariam 100$000 réis de multa, metade para as obras públicas da cidade de São Luís e outra parte para o denunciante, "e sendo escravo o que cultive outra qualidade de arroz que não o da Carolina, terá dois anos de cadeia, e sendo índio andará o mesmo tempo de dois anos" (24). Semelhante preceito ao som do rufo de caixas foi publicado em São Luís, Guimarães, Icatú, Alcântara, Mearim e Itapecuru-Mirim, "com o que ninguem poderá alegar ignorância" (25).

Com medidas dessa ordem, a Coroa procurava encorajar a lavoura orizícola. Os resultados foram realmente admiráveis. O planejamento para a produção de arroz datava da instauração da Companhia pombalina de comércio. A emprêsa monopolista vislumbrou logo as possibilidades agrícolas das ribeiras maranhenses, sobretudo as do Mearim e do Itapecuru. Uma orientada política econômica de

---

(23) Ofício de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datado de 30 de julho de 1772, in A.H.U. — M.M. de 1770-1773.

(24) "'advertindo tambem a todos os lavradores que é muito prejudicial ao mesmo ramo de comercio e a perfeição com que este genero se deve fabricar. Esta cultura do arroz é de muito empenho de S. Magestade e que por isso espero que todos os que quizerem mostrar ser bons vassalos se apliquem com excesso à plantação do mesmo arroz, tendo a certeza de que podera ter baixa este genero, porque por muito que haja muito é necessario. E para que todos o saibam o quanto é prejudicial a este novo estabelecimento e ramo de comercio a cultura do arroz da terra ou de outro que não seja o da Carolina..." (Cf. Bando, dado em São Luís a 29 de novembro de 1772, assinado por Bernardino José Pereira de Castro, Secretário do Govêrno da Capitania. Ibidem).

(25) Ibidem.

fomento poderia, portanto, colocar a capitania do Maranhão no rol dos maiores centros exportadores do mundo, em apenas dois anos, o que propiciaria ao Estado, aos lavradores e à Companhia excelentes resultados (26).

A realeza, nessa fase de ensaio, mostrou-se sempre disposta a pôr em prática uma política ultramarina destinada à intensificação da riqueza agropecuária, da qual provinham as melhores carregações dos navios da Companhia de comércio. Em 9 de março de 1762, D. José I determinou que se fizesse tudo em favor da produção exportável, evitando-se tanto quanto possível "contrabandos que se fazem à Companhia" (27). O produto apreendido seria dividido: metade a favor da emprêsa e o restante para os delatores (28).

A providência régia não produziu, todavia, os melhores resultados. O tráfico ilícito continuou a prejudicar a sociedade exclusivista. Em 4 de novembro de 1763, o monarca prescreveu que nas alfândegas do Estado "se seem todas as fazendas debaixo de serem reputadas de contrabando as que não tivessem selo" (29). Anos depois, em 22 de agôsto de 1777, nos últimos meses de vida da Companhia, a Coroa mandou passar novas ordens para evitar o contrabando que a título de mimos se costumava fazer do Pará e Maranhão para Lisboa (30).

A agricultura e o comércio floresciam, no entanto, apesar da ação atravessadora do tráfico ilícito. A economia da colônia, afastada cada vez mais da singeleza nativa, criara, afinal, condições favoráveis de evolução. Em 4 de setembro de 1769, Joaquim de Melo Póvoas informava a Côrte, através do Conselho Ultramarino, sôbre o movimento

---

(26) Cf. Carta de Melo e Póvoas ao conde de Oeiras, datada do Maranhão a 2 de setembro de 1769. Idem, M. M. n. 26 (1764-1769).
(27) A.H.M.F. Maço n. 1 (1755-1760) C. da C.G.P.M.
(28) Ibidem.
(29) Ibidem.
(30) Vide cópia da ordem que se expediu (Ibidem).

do pôrto de São Luís (31). A carregação de artigos comerciáveis era grandemente auspiciosa. Em pouco mais de um semestre daquele ano, dez navios haviam saído do Maranhão com destino à Capital do reino (32). Era a maior frota "que já se viu". O valor das exportações da conta da Companhia quase atingiu 128 contos de reis — 127.995$692 — oriundos de 23.944 atanados, 25.470 arrôbas de algodão, 130 de cera, 1.107 de gengibre, 555 de arroz, 21 barrís de óleo de copaíba e 103 cepos de madeira de lei (33).

O embarque de arroz nêsse ano de 1769 foi, como ficou demonstrado, de 555 arrôbas, o maior carregamento até então exportado pelo pôrto de São Luís para Lisboa. Aguardava-se, ademais, um ano agrícola altamente remunerador com uma safra admirável. As condições climatológicas foram, todavia, adversas. A produção exportável de arroz foi muito inferior aos prognósticos dos lavradores. Dada a grande sêca que assolou o Maranhão, perderam-se as sementeiras que se haviam feito. Por isso não foi embarcado o arroz que se esperava, "porque não houve inverno este ano e sem muita agua se não pode crear este genero (34).

Em 1769 procedeu-se, porém, a uma nova experiência fomentista no setor da cultura do arroz branco. Até então, êsse gênero vinha sendo cultivado nas ribeiras maranhenses, sobretudo nas várzeas do Mearim e do Itapecuru. Graças aos técnicos da Companhia de comércio e navegação fêz-se o ensaio agrícola do arroz nos campos, "conhecendo-se que ali se dá perfeitamente e já bastantes lavradores se preparam de arados para fazerem aquela sementeira que se lhe correr bem o tempo poderá o Maranhão sustentar essa Côrte de arroz" (35). Impunha-se, entretanto, moínhos

---

(31) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).
(32) Eram os navios seguintes: N. S. Madre de Deus, São Lázaro, São João Batista, N. S. da Conceição, São Luís, São Pedro, São Paulo, São Sebastião, N. S. da Oliveira (?) e N. S. das Necessidades (Ibidem).
(34) Cf. Cartas de Melo e Póvoas de 3 e 4 de setembro de 1769. (Ibidem).
(35) Ibidem.

para o descasque do produto. Joaquim de Melo e Póvoas referia-se à urgência da construção de oito ou dez moínhos, expressiva mostra de que a orizicultura achava-se em crescente adiantamento (36).

Meses mais tarde, a 21 de agôsto de 1770, Joaquim de Melo e Póvoas, governador da capitania do Maranhão (37), informava ao Conselho Ultramarino que os armazéns da Companhia ficavam ainda bem providos de gêneros da terra, "que ao menos poderiam carregar mais dois navios" (38).

Com efeito, nesse ano de 1770 saíram do pôrto de São Luís para a capital do reino sete navios com 23.694 atanados, 15.542 arrôbas de algodão, 21 de cacau, 627 de arroz, 263 de gengibre, 565 de jutaí-cica (39) e 24 barrís de óleo de copaíba. O valor das carregações da conta da Companhia ultrapassou a quantia de 70 contos de reis — 70.271$733 (40).

Em 24 de dezembro de 1770 a situação geral da orizicultura era realmente animadora. Apesar de mal aparelhados, os lavradores maranhenses haviam conseguido um ano agrícola compensador. A safra do produto abria novas perspectivas de acumulação social de riqueza. Lourenço Belfort chegou a colher 10.500 alqueires (41), segundo afirma o cronista Cesar Marques (42). O arroz comprado nesse ano pelos administradores da Companhia aos colonos e des-

---

(36) "agora que se semeia no campo e se conhece que se dá excellentemente espero que esta capitania possa dar arroz ao povo dessa Corte. É preciso fazer-se 8 ou 10 Moinhos"... (Ibidem).

(37) O governador e capitão-general do Estado era, então, Fernando da Costa de Ataíde Teive, que tomou posse em 14 de setembro de 1763 e deixou a administração em 4 de março de 1780, já depois de extinta a Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. C.C.G.C.G.P G.M., in A.B.A.P.P. t. V, pág. 327. Pará, 1906).

(38) Carta de 21 de agôsto de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, in A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).

(39) Resina do jutaí, com que se dá lustro à louça de barro.

(40) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).

(41) Medida de capacidade para secos. Em Portugal o alqueire variava, porém, de Concelho para Concelho. O de Lisboa equivalia a 13,8 litros.

(42) Op. cit. pág. 28.

cascado nos moínhos atingiu 239 alqueires, pagos à razão de 250 reis (43). Nos anos anteriores os feitores da emprêsa monopolista adquiriram aos lavradores 114 alqueires, em 1767, e 70 alqueires em 1768, pagando-lhes os mesmos 250 reis, preço que se manteve, pelo menos, até 30 de julho de 1772 (44).

Em 1770 o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi, portanto, de 627 arrôbas, a maior carregação até aí embarcada nos navios da Companhia. Nos três primeiros anos da produção exportável — 1767, 1768 e 1769 — havia sido, respectivamente, de 225, 273 e 555 arrôbas. O aumento era, pois, confortador.

A partir de então, os orizicultores maranhenses reconheceram a importância econômica da nova lavoura. O cultivo do arroz descortinava risonhas esperanças. Em fins de dezembro de 1770, a Junta da Administração da sociedade monopolista mandou ordem aos seus feitores de São Luís para que comprassem a Lourenço Belfort e, bem assim, aos demais lavradores da capitania, todo o arroz que pudessem negociar até o preço de 2$000 reis o quintal (45), sendo o produto descascado e ensacado, e a 1$600 reis o arroz em casca (46).

Em 1770 o arroz ensacado custava em São Luís 500 reis a arrôba, "com o que andava o povo muito satisfeito" (47). Nesse ano, embora tivesse aumentado a exportação do arroz, houve uma praga de ratos que destruiu grande parte das sementeiras do interior maranhense. Apesar do flagelo, ficaram para cima de 10 mil alqueires nos armazéns da Companhia à espera da conclusão dos moínhos para serem descascados. Os lavradores haviam feito extensas roçadas

(43) Cf. Carta dos administradores do Maranhão de 30 de julho de 1772. in A.H.U. — M.M. n. 28 (1772-1773).
(44) Ibidem.
(45) Pêso antigo equivalente a quatro arrôbas — 50,80 quilos.
(46) Cf. Marques, Cesar — op. cit. pág. 28.
(47) Ibidem.

nos vales do Mearim e do Itapecuru, aguardando-se frutuosa safra no segundo semestre de 1770 (48).

Dêsse ano em diante, os moínhos da Companhia substituíram os velhos pilões que tanto quebravam o arroz. Novos técnicos e novas instruções para os orizicultores foram enviadas de Lisboa pela Junta da Administração da emprêsa (49). De 1770 a 1772, os administradores da Companhia em São Luís desembolsaram uma importância superior a treze contos de réis — 13.421$043 — com plantação, sementeira e ordenados de peritos que trabalhavam nos engenhos de descascar arroz, elucidativo montante que dá idéia da extensão da lavoura comercial na capitania do Maranhão na segunda metade do século XVIII (50).

A Coroa concedeu aos colonos o privilégio de poderem consignar os gêneros das suas lavouras a seus correspondentes em Lisboa ou à própria direção da Companhia, na forma do que dispunha o parágrafo vinte e sete da instituição (51). Em ambos os casos obrigava-se a emprêsa monopolista a receber os carregamentos em seus navios, pagando-se-lhe, porém, pelo transporte, os devidos fretes (52).

Essa liberdade acarretou, todavia, certas fraudulências. Os particulares embarcavam produtos mercantilizáveis debaixo dos nomes dos agricultores. O contrabando fazia-se, assim, em prejuízo da Companhia. Diante do inconveniente, a realeza, a 26 de fevereiro de 1760, resolveu restringir o favor, permitindo aos colonos sòmente poderem consignar os gêneros à direção da Companhia (53). Esta, porém,

---

(48) Ibidem.
(49) Cf. "Exame e Resposta aos fundamentos da Reprezentaçam que os homens de Negocio da Praça desta cidade fizerão a Magestade para a extinção da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhan, que poderá servir para a decizão desta importante materia", in A.H.U. — G. P. n. 17 (1754-1776).
(50) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M. Demonstrações ns. 19, 23 e 27.
(51) Cf. Estatutos..., parágrafo 27, pág. 11.
(52) Ibidem.
(53) A.H.M.F. — Maço n. 1 da C.G.P.H.; L.R.C. da C.G.P.M. n. 86.

grandemente interessada em animar a orizicultura maranhense, "para o aumento do Estado e beneficio dos lavradores", facilitou o comércio determinando, em 14 de dezembro de 1771, que se cobrassem aos colonos apenas 250 reis de frete por arrôba de arroz embarcada nos seus navios, dando-se-lhe preferência a qualquer outro produto de exportação (54).

Graças à política fomentista da Coroa e da Companhia, o mercado produtor de arroz maranhense pôde firmar-se. Com a introdução de mão-de-obra escrava oriunda da Guiné e de Angola (55), a emprêsa pombalina resolveu o aflitivo problema da escassez de braços para a agricultura comercial.

De 1770 em diante, a produção exportável da capitania no setor da orizicultura — principal riqueza — aumentou extraordinàriamente. Os quantitativos das exportações para Lisboa que figuram nos quadros estatísticos teriam, no entanto, sido mais elevados se a Companhia tivesse mais navios para o transporte das fartas colheitas. Já a 16 de setembro de 1769, Melo e Póvoas escrevia a Francisco Xavier de Mendonça Furtado afirmando que seriam precisos quinze navios para o embarque dos "efeitos da terra", expressivo testemunho do crescimento da atividade agrária na baixada maranhense (56).

No ano de 1771, o volume da exportação de arroz foi de 8.133 arrôbas. Êsse montante não atesta, porém, com fidelidade, a abundância dêste gênero. Outra carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 10 de maio de 1771, refere-se à fartura de arroz nas ribeiras do Itapecurú e Mearim, "por onde choveu mais sedo" (57). Sendo a época da colheita dêsse gênero de exportação de fins de maio até julho, não era possível que

(54) Ibidem, CA.M. n. 105.
(55) Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana.
(56) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).
(57) Idem, Maço n. 28 (1772-1773).

se descascasse o arroz daquela safra a tempo de alcançar a frota que saiu do Maranhão em agôsto ou na corveta que partiu em setembro, período em que os lavradores, ultimada a colheita do arroz, iniciavam a do algodão, bem como a "factura de farinhas e a fazerem novos rossados". Era inadmissível, portanto, conduzir o arroz para São Luís, o que principiavam a fazer pelo Natal em diante (58). O arroz que havia entrado durante os anos de 1769 a 1770 nos armazéns da Companhia, em São Luís, era da lavoura que os administradores da emprêsa mandaram fazer nos campos para experiência de alguns agricultores maranhenses (59).

A produção agrícola crescia admiràvelmente. Difícil era, entretanto, o descasque do arroz. Em 10 de maio de 1771 existiam sòmente três moínhos que a Companhia mandara construir. No verão a falta de água impedia o beneficiamento. No inverno, não raro, as cheias arruinavam o trabalho regular dos moínhos (60). A solução apontada por Joaquim de Melo e Póvoas ao Conselho Ultramarino consistia em se assentarem dez ou doze fábricas destinadas a "moerem com marez por não haver rio com suficiência para essa obra" (61).

Os moínhos de Lourenço Belfort, o principal lavrador maranhense, eram insuficientes e rudimentares. Serviam ùnicamente para tirar a primeira casca ao arroz. Era, depois, necessário conduzir o gênero ao pilão onde "se quebra muito e por isso não fica meio por meio" (62).

Em maio de 1771 encontravam-se nos armazéns da Companhia, em São Luís, 5.211 alqueires de arroz aguardando beneficiamento. Por faltarem os moínhos de pedra, a Junta da Administração da Companhia mandou erigir, provisòriamente, moínhos de madeira, à imitação dos de

(58) Ibidem.
(59) Ibidem.
(60) Ibidem.
(61) Ibidem.
(62) Ibidem.

Belfort, destinados a aumentar o volume da exportação. Com o produto que ficasse quebrado podiam-se, ademais, suprir os navios, sustentar os escravos da Companhia ou deixá-lo para gasto da terra (63).

A produção exportada nos anos de 1768 e 1769, respectivamente 273 e 555 arrôbas, não animava a Companhia a fazer grandes despesas com a montagem de moínhos de pedra. A partir desta última data, sobretudo, quando Lourenço Belfort assinou contrato com os administradores da emprêsa, comprometendo-se a fornecer mil quintais de arroz por ano ao preço de cinco tostões a arrôba ensacada (64), a Companhia mudou, todavia, de atitude.

Em maio de 1771, Joaquim de Melo e Póvoas ainda informava o Conselho Ultramarino sôbre os adiantamentos feitos pela Companhia aos lavradores, "com dinheiro e efeitos na forma que se lhe ordena que com letras para serem pagas nessa Corte", bem como a respeito da técnica agrícola utilizada pelos colonos. Na orizicultura, o processo era deveras incipiente : "rossarem-lhe o mato e este estando seco botam-lhe fogo; se não tem havido chuvas e queima bem fica a terra bem preparada, porém, queimando mal depende de um grande trabalho, com que a terra nunca dá bom fruto; e assim mesmo com um pau vão fazendo buraco na terra e botando neles uns grãos de arroz e logo cobrindo com o pé" (65). O algodão e a cana eram plantados com enxada, "não cavando a terra como aí se costuma, mas abrindo covas para as sementes" (66).

Melo e Póvoas sugeria a Martinho de Melo e Castro a "experiencia de se lavrar o campo e semeá-lo ao uzo do país, e para isso rogo a V. Excia. queira mandar para aqui alguns soldados que saibam trabalhar com arado, pois nesta

---

(63) "O caso está que se consiga o estabelecimento que pretendemos, pois para o futuro se tirarão as conveniências" (Ibidem).

(64) "E acho o povo satisfeito com o preço de cinco tostões a arroba em saca" (Ibidem).

(65) Ibidem.

(66) Ibidem.

terra se ignora aquele modo de fabricar, *ainda que creio haverá aqui muita gente que nesse reino tenha tido aquele exercicio de que cá se desprezão"* (67).

Apesar do rudimentar sistema de cultivo, o arroz maranhense era mais formoso, maior e mais pesado do que o seu congênere da Carolina (68). Restava apenas aos orizicultores da colônia obterem da Companhia fundos necessários à montagem dos moínhos de pedra e cal destinados ao melhoramento do descasque do produto, único meio de se exportar o grão inteiro, evitando-se, assim, quebrá-lo nos pilões (69).

Em agôsto de 1772 a Companhia mandou construir novos moínhos para beneficiar o arroz. Os administradores da emprêsa despenderam, até o dia 9 de junho dêsse ano, com a construção dos moínhos, uma importância superior a 14 contos de réis — 14.193$595 (70). Não admira, portanto, que o volume do arroz comprado em 1772 aos lavradores pelos feitores da emprêsa monopolista e descascado nos moínhos fôsse de 10.637 alqueires, quando no ano anterior havia sido apenas de 3.202 (71). O aumento foi realmente impressionante, se nos lembrarmos de que o arroz beneficiado nos moínhos em 1768 não foi além de 70 alqueires (72).

Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 1.º de março de 1772, refere-se ao fomento da orizicultura. O consumo anual de arroz no reino era, então, computado em 142.568 quintais, "feito pela diminuta porção de um arratel para

---

(67) O grifo é nosso (Ibidem).
(68) Ibidem.
(69) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro, datada do Maranhão a 10 de maio de 1771 (Ibidem).
(70) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro de 28 de agôsto de 1772. (Idem, M.M. n. 28,, 1772-1773).
(71) Cf. Carta dos administradores da Companhia, datada do Maranhão a 30 de julho de 1772 (Ibidem).
(71) Ibidem.

doze comidas de cada seis pessoas" (73), significativo montante que a Coroa indicava aos lavradores maranhenses com o claro intento de mostrar-lhes quanto era importante o cultivo dêsse gênero colonial, tendo na Côrte o grande consumo que do cálculo se depreende.

A produção estava, no entanto, condicionada às "invernadas". Melo e Póvoas escrevia em 1.º de março. Nessa altura o inverno ainda não havia chegado. Os orizicultores mostravam-se, porém, satisfeitos. Os lavradores preferiam que as chuvas principiassem cair mais tarde, porque depois se colhia em melhor tempo, beneficiando-se o arroz com mais facilidade (74). Nas ribeiras do Mearim e do Itapecuru já chovia no comêço de março. As obras dos novos moínhos, "de onde sae o arroz mais inteiro porque dos pilões sae muito quebrado", iam adiantadas. Enquanto, porém, não se construíssem os moínhos de pedra da Companhia era necessário que os navios se demorassem mais tempo em São Luís para poderem levar, pelo menos, três mil arrôbas de arroz cada um (75). Para isso eram precisos de 50 a 60 dias de demora. De agôsto em diante esperavam os administradores da Companhia poder remeter arroz da nova colheita. Conforme a safra e o rendimento dos moínhos, assim o govêrno da capitania avisaria o Conselho Ultramarino para que a Junta da Administração da emprêsa mercantil enviasse navios suficientes para o transporte do precioso gênero regional (76).

A Coroa mostrava-se, com efeito, cada vez mais interessada no fomento da orizicultura maranhense. Portugal era país deficitário em trigo. A carência cerealífera foi uma constante na história econômica portuguêsa. As frotas do arroz colonial ajudariam a Coroa a resolver a aflitiva

---

(73) Carta de Melo e Póvoas de 1.º de março de 1772 (Ibidem).
(74) Ibidem.
(75) "porque sendo alvejado nos pilões é preciso mais tempo para se fazerem três mil arrobas que é o menos que desejo que vão em cada navio"'. (Ibidem).
(76) Ibidem.

fome do pão. Não admira, pois, que a cultura do arroz fôsse tão carinhosamente recomendada pelo Conselho Ultramarino. Na correspondência dos governadores com a Côrte e, bem assim, da metrópole com a administração da Capitania, acham-se valiosos informes dessa natureza. Com o claro intento de animar a produção exportável, a realeza fêz à Junta da Administração da Companhia a indispensabilidade de se pagar o alqueire de arroz em casca a 400 réis e a arrôba do descascado a cinco tostões. Procurava-se, com semelhante medida, estimular o descasque do produto e o seu giro mercantil (77).

Em 1772 o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi de 30.217 arrôbas. No ano anterior havia sido de 8.133, sendo que em 1770 as carregações não foram além de 627 arrôbas (78). O aumento foi, portanto, considerável. O crescimento continuou vigoroso nos anos seguintes. A ascenção da linha do gráfico concernente ao volume da exportação de arroz pelo pôrto de São Luís é realmente impressionante: 30.217 arrôbas em 1772, 57.465 no ano subsequente, 109.599 em 1775 e 144.845 em 1777.

Os algarismos que figuram nos quadros demonstrativos são sobremaneira elucidativos. O melhoramento deve-se às novas condições de beneficiamento do produto, às excelentes invernadas maranhenses e à conjuntura internacional favorável. A independência dos Estados Unidos e a guerra anglo-americana que se seguiu criaram, na verdade, circunstâncias bonançosas ao arroz do Maranhão e, consequentemente, aos trânsitos da Companhia monopolista, dada a carência de preços competitivos no mercado consumidor internacional. O arroz da Carolina achava-se, então, demasiadamente minguado. A guerra entre os Estados Unidos e a Inglaterra cortou as grossas correntes do tráfico atlântico americano de produtos tropicais mercantilizáveis

(77) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 10 de outubro de 1772 (Ibidem).
(78) Cf. Quadros demonstrativos...

— arroz, algodão, açúcar e tabaco — favorecendo, sobremaneira a agricultura comercial no norte do Brasil assente nas negociações da Companhia pombalina.

É exato que nos anos de 1774 e 1776, conforme se verifica na representação gráfica e nas tabelas estatísticas da exportação de arroz de S. Luís para Lisboa, houve um diminuendo nas carregações. Em 1774 o volume de arroz embarcado para o reino foi de 50.920 arrôbas, quando no ano precedente havia sido de 57.465. Houve, pois, uma quebra de 6.545 arrôbas. Em 1775, logo no ano seguinte, a recuperação foi, no entanto, impressionante — 109.599 arrôbas de arroz foram transportadas para Lisboa numa frota da Companhia composta por 13 navios. No ano de 1776 a exportação baixou, contudo, para 75.154 arrôbas. Em 1777 subiu, porém, a 144.845, sendo precisos 19 navios para transportar essa respeitável carregação. Nesse ano, além dêsse montante de arroz, a frota de São Luís levou para a metrópole os seguintes carregamentos: 25.694 atanados, 40.553 arrôbas de algodão, 293 de cacau, 941 de gengibre, 3 barrís de óleo de copaíba e 10.213 couros em cabelo. O total dos gêneros exportados ultrapassou a cifra de 322 contos de réis — 322.236$600, sendo 151.075$401 da conta dos lavradores e 171.161$199 da Companhia (79).

A quebra dos anos de 1774 e 1776 no setor da exportação de arroz prende-se às condições climatológicas do "Meio Norte" da colônia que ocasionaram má safra. A infertilidade dêsses anos agrícolas deve-se ao retardamento do "inverno" maranhense. Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 30 de dezembro de 1776, refere-se à ausência de chuvas, fator geográfico que escaldou os arrozais e atrazou a colheita (80).

---

(79) A.H.U. — M.M. n. 30 (1775-1777). Vide o mapa estatístico de 1777.
(80) Idem, M.M. n. 31 (1772-1778).

Registrar-se-ia, em 1774, semelhante fenômeno climático? É muito provável. Afigura-se-nos, no entanto, que o declive na curva da exportação dêsse ano deve-se, em parte, ao término do prazo de vinte anos proposto nos estatutos da Companhia para sua duração, motivo já apontado quando analisamos a retração do tráfico da emprêsa na rota do Pará (81). Realmente, o encolhimento do volume exportado em 1774 atingiu os principais produtos do Estado do Grão Pará e Maranhão. A estatística das carregações é grandemente elucidativa. Cacau, arroz e algodão, os três mais importantes gêneros exportáveis do norte da colônia, desmedraram no ano mercantil de 1774. No ano seguinte, a recuperação foi, porém, realmente vigorosa. As duas baixas — 1774 e 1776 — não representam, todavia, nenhuma queda de longa duração, porquanto o crescimento do volume exportável nos últimos tempos da vida da Companhia foi sobremaneira expressivo. Os algarismos apurados são deveras esclarecedores e comprovativos.

Nos doze anos que se estendem de 1767 a 1778, o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi de 607.045 arrôbas (82). Durante êsse período o arrátel de arroz em Lisboa nunca custou menos de 23 réis, chegando mesmo a ser vendido a 44 réis em setembro e outubro de 1772 (83), ano em que a Companhia preludiou a fase esplendorosa da exportação de arroz maranhense com uma carregação de 30.217 arrôbas, chegando em 1777 a 144.845, algarismos eloquentes que dão idéia bem precisa do crescimento orgânico da orizicultura colonial e da riqueza da rota atlântica intercontinental de São Luís na segunda metade do século XVIII.

Se atribuírmos ao arrátel de arroz na praça de Lisboa o custo médio de 30 réis, valor que não se nos afigura exa-

---

(81) Veja-se o capítulo — As carregações do Pará.
(82) Cf. Quadro demonstrativo da exportação de algodão e arroz de S. Luís para Lisboa (1760-1778).
(83) Cf. Godinho, Vitorino Magalhães — Prix et Monnales au Portugal, págs. 56 e seg. Paris, 1955.

gerado, tendo-se em conta os "electrocardiogramas" de preços organizados por Magalhães Godinho (84), apuraremos a importância de 36.422$700 réis oriunda das 607.045 arrôbas trnsportadas de 1767 a 1778 do pôrto de São Luís para a capital do reino nos navios da Companhia. Dessas carregações, 428.310 arrôbas foram arrematadas pela Junta da Administração da emprêsa pombalina em leilões em Lisboa, de 1768 a 1777 (85). No primeiro ano foram arrematadas em hasta pública apenas 228 arrôbas, ultrapassando 100 mil arrôbas em 1775 e 1777, respectivamente, 118.200 e 103.500 arrôbas (86).

Os leilões realizavam-se na Casa do Despacho da Companhia. A arrematação tinha início às 10 horas da manhã. Os gêneros eram arrematados lote por lote, consoante listas organizadas pelos deputados da emprêsa. Nos produtos vendidos por arrôbas, o menor lanço era de dez réis. Nos gêneros por arrátel, a Companhia aceitava todo arremate. No caso de avaria em qualquer artigo dava-se ao arrematante o abatimento considerado justo. Os gêneros podiam, todavia, ser examinados na Alfândega, na Casa da Índia ou nos armazéns da Companhia "onde se acham prontos para êsse efeito pelas suas respectivas marcas ou lotes" (87).

Logo que o arrematante desejasse receber a mercadoria adquirida era-lhe entregue despachada à porta da alfândega. No caso do produto ser destinado à exportação para o estrangeiro, os arrematantes assinavam "fianças nos Li-

(84) Ibidem.
(85) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).
(86) Veja-se o quadro demonstrativo dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agôsto de 1777) no cápítulo — As carregações do Pará.
(87) "Condições com que o Provedor e deputados da Junta de Administração da Companhia hão de por em lanços e arrematar na Casa do Despacho"..., in A.H.U. — M.M. n. 28 (1772-1773).
O documento, sem data, acha-se assinado pelos seguintes deputados: Inácio Pedro Quintela, Francisco José Lopes, Domingos Lourenço, Silvério Luís Serra, Anselmo José da Cruz, José Ferreira Coelho, João Roque Jorge, Manoel Inácio Ferreira e Joaquim José Estollano (?) de Faria.

vros das mesmas Alfândegas". Destinando-se, porém, ao consumo no reino, os arrematantes pagavam os direitos que "S. Magestade houve por bem perdoar aos que se estrairem para os portos estrangeiros". Decorridos 30 dias, contados a partir da arrematação, tôda a perda, risco ou avaria ficava por conta do arrematante. Êste, no ato da arrematação, entregava a importância de 25$600 réis e o restante no prazo de dois meses, excluindo-se, porém, os atanados que eram pagos no fim de seis meses. Certos gêneros só eram, no entanto, arrematados mediante pagamento à vista (88).

Depois do cacau, o arroz era o gênero mais procurado nos leilões. Artigo de primeira necessidade, tinha grande consumo na metrópole. Não admira, pois, que a Coroa e a Junta da Administração da emprêsa monopolista intensificassem o seu cultivo nos campos e nas ribeiras maranhenses. A partir de 25 de junho de 1777, dadas as condições

São João, Santo António e Almas	Manoel José de Irias		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora da Conceição e São José	José António Lisboa		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora de Belém	Sebastião Alberto Manoel da Cunha		1775 1776, 1777	Maranhão e Pará	Corveta
Santo António, o Delfim	Lourenço Gomes dos Santos		1776	Pará e Maranhão	Corveta
Grão-Pará	Manoel da Silva Thomás		1777	Pará e Maranhão	Nau
Santa Anna e São Domingos	José das Neves José de Oliveira Bulhão		1777 1777 (2a. Viagem	Pará,	Corveta
São João Batista (2.º|?)		2.700$745	1761	Maranhão	Navio
São Domingos		1.882$308	1761	Maranhão	Galera
São Marçal		1.626$798	1761	Maranhão	Bergantim

(88) Ibidem.

Santa Ana, São José e Alma				Maranhão	Nau
Santíssimo Sacramento	Gaspar dos Santos		1774	Maranhão	Nau
Nossa Senhora do Livramento	Francisco de Sales		1777	Maranhão	Corveta
Prazeres			1776	Maranhão	Nau
Santa Izabel			1775	Maranhão	Galera
Nossa Senhora do Rosário e Santo António			1776	Maranhão	Galera
Nossa Senhora da Piedade e Amizade	José Manoel		1772	Maranhão	Galera ou Corveta ?
Boa Viagem e Corpo Santo				Maranhão	Corveta
Nazaré e Santa Anna				Maranhão	Corveta
Nossa Senhora do Monte do Carmo	João Pedro S. Alberto Dionízio dos Reis		1773 1776 1777	Pará Maranhão e Ilhas do Cabo Verde	Corveta

de encolhimento da rota da Carolina, a realeza, com o claro intento de fomentar a agricultura tropical e o respectivo giro mercantil para os países estrangeiros, desobrigou o arroz do pagamento de todos os direitos da exportação devidos ao Estado (89).

Diminuiu-se, com semelhante medida, a fuga do dinheiro para fora do reino, visto que o arroz era uma das formas de pagamento dos artigos importados pelo govêrno da Companhia dos mercados de Roterdão, Ruão, Amsterdão,

(89) Cf. Representação da Junta da Administração da Companhia, datada de Lisboa a 7 de maio de 1777, com a "Rezolução Régia" dada no Palácio de N. S. da Ajuda em 25 de junho do mesmo ano, in A. H. M. F. — C. da C.G.P.M. — Maço n. 1 (1755-1760); L.R.R. fls. 86 v e segs. A petição da Junta acha-se transcrita in J. Mendes da Cunha Saraiva — Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil, Nota G. Parágrafo 2.º, Doc. n. 1, págs. 173 e segs. Lisboa, 1938.

Hamburgo, Gênova, Cadiz, Londres e Marselha, onde a emprêsa mantinha feitores (90).

Em 31 de dezembro de 1778, quase um ano depois da extinção da Companhia (91), Joaquim de Melo e Póvoas ainda escrevia a Martinho de Melo e Castro informando o Conselho Ultramarino a respeito do adiantamento da orizicultura maranhense (92). Nesse ano, 18 navios da Companhia transportaram de São Luís para Lisboa 129.032 arrôbas de arroz, "ficando ainda neste porto sete navios que a maior parte deles tem o seu lastro deste genero" (93). O perspicaz governador da capitania do Maranhão havia enviado ao ministro da Marinha, com José de Oliveira Bulhão, comandante do navio "Santa Ana e São Joaquim", amostras de arroz beneficiado nos cinco moínhos de descasque montados pela Companhia, "para que V. Excia. veja o adiantamento das fabricas" (94).

Além do arroz, principal produto da exportação maranhense, as frotas de São Luís transportavam para a capital do reino outros gêneros mercantilizáveis que figuram nos quadros demonstrativos das carregações da capitania: algodão, açúcar, cravo, tartarugas, anil, gengibre, varas de parreira, madeiras de lei, cera, tapioca, café, copaíba, tabaco, sebo, sola, atanados e couros em cabelo.

A apuração estatística é grandemente esclarecedora. Depois do arroz, as exportações maranhenses de algodão tinham preeminências nas carregações da Companhia. As condições de cultivo na colônia e a situação favorável do algodão no mercado consumidor mundial eram razões suficientes para animar a política fomentista da Coroa e, bem assim, da emprêsa monopolista nesse setor da economia ultramarina. Os cotonicultores da capitania do Maranhão foram beneficiados pela conjuntura internacional oriunda

(90) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia.
(91) Cf. Os apologistas.
(92) A.H.U. — M.M. ns. 31 (1772-1778) e 32 (1778-1779).
(93) Ibidem.
(94) Ibidem.

da revolução industrial e da guerra da independência americana, acontecimentos que criaram enormes possibilidades de expansão da cultura algodoeira no norte da colônia. As perspectivas foram deveras favoráveis às exportações maranhenses de algodão provenientes da redução dos estoques nos países consumidores e do diminuendo da produção nos Estados Unidos, fato conexo com o que ficou dito para a agricultura comercial arrozeira.

Antes do estabelecimento da Companhia tampouco havia produção exportável de algodão maranhense, embora já fôsse conhecido o algodão branco, certamente introduzido pelos primeiros conquistadores que já o exploravam na África e na Ásia (95). A produção não chegava, todavia, para o consumo regional. Os habitantes da capitania teriam rêdes, cordas e panos grosseiros. Êstes eram vendidos em rolos e o fio em novelos. Conforme o pêso, um rôlo de pano custava 10$000 réis, sendo o novêlo de fio negociado a 25, 50 e 100 réis (96). Constituía a moeda do tempo, tristonho indício da economia de subsistência da colônia (97).

A primeira exportação de algodão foi feita pela Companhia pombalina em 1760. Neste ano uma frota de três navios transportou de São Luís para Lisboa uma carregação de 6.510 arrôbas (98). Os administradores da emprêsa monopolista, obedientes às ordens da Junta da Administração, promoveram o seu cultivo e exportação. Joaquim de Melo e Póvoas, governador da capitania, conseguiu que durante seu govêrno o algodão não pagasse tributo algum de saída, privilégio que permitiu à Companhia subir o preço de compra do gênero aos lavradores de 3$200 para 4$800 réis, a partir de 27 de setembro de 1776 (99).

---

(95) Cf. Aranha, Temístocles — O assucar e algodão, in O Paiz, n. 290, ano XXI, 27 de dezembro. Maranhão, 1883.
(96) Ibidem. Veja-se ainda Cesar Marques — op. cit. pág. 12.
(97) Vide o capítulo — A situação do norte do Brasil.
(98) A.H.U. — M.M. n. 26 (1764-1769).
(99) Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro de 27 de setembro de 1776, in A.H.U. — M.M. de 1776-1777.

Dedicando-se ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, numa época em que o algodão começava a ter grande valorização no mercado consumidor mundial, a Companhia pôde descortinar auspiciosos horizontes para os cotonicultores do Maranhão. Bloqueados os portos do Sul dos Estados Unidos pela marinha britânica, de onde, anteriormente, era exportado o algodão para as fábricas da Inglaterra, viu-se o capitalismo industrial britânico forçado a pagar preços altamente compensadores pelo produto maranhense, chegando a vender-se a arrôba a 30$000 réis, segundo informe de Temístocles Aranha (100). A cifra, embora se nos afigure exagerada, é realmente expressiva, pois dá idéia da robustez adquirida pela economia algodoeira na capitana do Maranhão no decorrer da segunda metada do século XVIII, sobremaneira animada pela favorável conjuntura internacional.

O algodão, a exemplo do arroz, revelou econòmicamente o Maranhão. O período que se estende de 1766 a 1778, caracterizado pela grande exportação algodoeira do pôrto de São Luís para Lisboa, valorizou as regiões do norte do Brasil, áreas geo-econômicas que nos séculos anteriores tinham sido as mais abandonadas. A guerra da independência dos Estados Unidos (1776-1782), privando o crescente industrialismo inglês do algodão norte-americano, estimulou extraordinàriamente, com a consentânea melhoria de preços, os cotonicultores maranhenses dos vales do Itapecuru e Mearim, regiões onde era igualmente afortunada a lavoura arrozeira (101).

O algodoeiro, preciosa malvácea, mais comum no Maranhão era o que justamente dava o produto de melhor qualidade e, conseqüentemente, de maior valor no mercado por ter a fibra mais rija e extensa, dando proveito ao lavrador durante três anos seguidos, "sem outro beneficio

(100) Art. cit.
(101) A.D.G.M. — Papéis Avulsos da Fazenda de Alcântara; R.P.S. Códice s/n.

mais do que limpá-lo das plantas daninhas que o cercam" (102).

A estagnação da cultura do algodão provinha, sobretudo, da falta de mão-de-obra e de escoamento. A Companhia solucionou ambos os problemas, introduzindo escravos africanos e assegurando mercados consumidores e transporte intercontinental por via atlântica.

Graças a semelhantes medidas de fomento, os administradores da Companhia conseguiram elevar progressivamente o volume da exportação. Estimulando os lavradores com adiantamentos, escravos negros e ferramentas, e garantindo-lhes preços remuneradores, a emprêsa monopolista organizou em sólidas linhas a rota atlântica do algodão maranhense, aumentando consideràvelmente a tonelagem das carregações.

O incitamento dado pela Companhia ao cultivo e comércio do algodão, em vista das condições favoráveis do mercado mundial e das possibilidades internas da produção ultramarina, verifica-se no crescimento do volume dos embarques, especialmente a partir de 1766, ano em que sete navios movimentaram o pôrto de São Luís, transportando para Lisboa 11.217 arrôbas de algodão, 200 de cacau, 7 de café e 580 cepos de madeiras de lei que, com 11.479$468 réis, atingiram o valor de 108.579$387 réis da conta da Companhia (103). Daí em diante, as carregações nunca foram inferiores a êsse volume, chegando nos anos de 1773 e 1777 a ultrapassar 40 mil arrôbas (104), expressivos algarismos que dão idéia precisa da amplitude do tráfico e da produção exportável.

Nos dezenove anos que vão de 1760 a 1778, a frota da Companhia transportou de São Luís para a metrópole 362.572 arrôbas de algodão. O mapa estatístico da exportação é deveras elucidativo. As pequenas baixas verifica-

---

(102) Cesar Marques — op. cit., pág. 27.
(103) Vide o quadro demonstrativo...
(104) Ibidem.

das nos anos de 1771 e 1774, respectivamente com 12.015 e 20.994 arrôbas, devem-se a razões de natureza diversa. Em 1774, como já foi dito, terminou o prazo de 20 anos concedido à Companhia. Nesse ano houve uma retração geral do tráfico, fato já anteriormente analisado. O diminuendo de 1771 prende-se à falta de navios, de um lado, e, de outro, à preferência dada nesse ano mercantil ao embarque de arroz. Realmente, as exportações dêste último gênero passaram de 627 arrôbas, em 1770, para 8.133 em 1771. Em contrapartida, o volume do algodão exportado caiu, respectivamente, de 15.542 arrôbas para 12.015, conforme consta dos mapas estatísticos referentes a êsses dois anos econômicos. Em 1771 apenas três navios — São Lázaro, São Luís e Madre de Deus — movimentaram o pôrto maranhense. No ano seguinte, porém, a tonelagem exportada aumentou consideràvelmente, sendo precisos treze navios para transportar para Lisboa 26.725 atanados, 37.236 arrôbas de algodão, 30.217 de arroz, 1.218 de gengibre, 219 de cacau, 38 de café, 961 de jutaí-cica, 12 barrís de tintas e 76 tartarugas, no valor de 174.845$144 réis da conta da Companhia.

No ano imediato, em 1773, a importância dos gêneros exportados pelos administradores da emprêsa pombalina quase chegou a 200 contos de réis — 199.541$423. Nessas carregações figuram 57.465 arrôbas de arroz e 40.813 de algodão.

Nos dois últimos anos do giro mercantil da emprêsa, o valor total da exportação de São Luís para a capital do reino foi de 618.051$662 réis — 322.236$600 em 1777 e 295.815$062 no ano de 1778. Nesse curto espaço de tempo foram embarcadas em 37 navios da Companhia 78.604 arrôbas de algodão e 273.877 de arroz, além das carregações de outros gêneros comerciáveis que figuram nos respectivos quadros demonstrativos da exportação maranhense.

De 1760 a 1778 foram arrematadas pela Junta da Administração da Companhia nos leilões em Lisboa 274.170 ar-

rôbas de algodão (105). Seguramente, mais de 95% dêsse montante era oriundo das 362.572 arrôbas exportadas de São Luís, porquanto as frotas de Belém eram minguadas nêsse gênero da produção colonial.

A partir de 1760 o algodão maranhense acionou, ademais, a indústria de panos da metrópole. Como as carregações ultramarinas excediam, porém, o consumo no reino, o algodão era, outrossim, exportado para Roterdão, Hamburgo, Amsterdão, Gênova, Ruão, Marselha e Londres, onde o produto brasileiro tinha grande aceitação, dado o crescente industrialismo no setor da fiação e tecelagem. Algodão do Maranhão e urzela das ilhas de Cabo Verde eram os dois artigos tropicais atlânticos mais desejados por essas praças capitalistas do Báltico, do Mar do Norte e do Mediterrâneo (106). Nos anos que se estendem de 1770 e 1774, a Junta da Administração exportou para Ruão, Marselha, Gênova, Londres e Hamburgo, 23.849 sacas de algodão no valor de 766.280$927 réis, com um lucro efetivo de 94.274$180 réis, segundo consta das demonstrações do "Livro dos Balanços" da Companhia, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (107).

Além do algodão e arroz, a coirama era outra fonte de riqueza da capitania do Maranhão. A utilidade da pecuária, animada pelos trânsitos da Companhia, não consistia apenas no fornecimento de carnes sêcas e salgadas. Sola, couros em cabelo e atanados engrossavam as carregações das frotas de São Luís.

Nos quadros estatísticos da exportação maranhense figuram os atanados em grande destaque. Durante os deze-

---

(105) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778). Vide o mapa dos gêneros do Pará e Maranhão arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agôsto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará.

(106) A.H.M.F. — C.N. C.G.P.M., Liv. n. 96. A urzela, espécie de líquen tintorial, dá uma bela côr azul violácea. Êsse artigo tropical ultramarino acionou o processo de desenvolvimento industrial no setor da tinturaria, sobretudo na Europa do Norte.

(107) Além das demonstrações dos Balanços, de 1770 a 1774, veja-se o mapa organizado por Cunha Saraiva (Companhias Gerais..., pág 61)

nove anos decorridos de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para Lisboa 464.467 atanados da capitania do Maranhão (108). De 1758 a 1777 foram arrematados nos leilões em Lisboa 445.818 atanados e 119.691 couros em cabelo oriundos do Estado do Grão Pará e Maranhão. Seguramente, cêrca da metade seria embarcada no pôrto de São Luís e transportada para o reino nas frotas da Companhia (109).

Graças ao giro mercantil da emprêsa, assente no gigantesco empreendimento agropecuário, a capitania do Maranhão, à maneira do Pará, usufruiu a sua primeira grande transformação. A atividade da Companhia tornou-se um estímulo para a economia da colônia, até então quase inteiramente abandonada. Na política creditícia da emprêsa pombalina os lavradores maranhenses encontraram a fôrça imprescindível à internacionalização dos gêneros de suas lavouras e os alicerces econômios de uma profunda metamorfose social. A Companhia libertou, assim, o norte do Brasil da servidão geográfica, dando-lhe condições favoráveis de rejuvenescimento: admirável fórmula portuguesa de ocupação e humanização do espaço tropical.

O organismo colonial para crescer reclamava, todavia, uma instituição inumana — a escravatura. Não admira, portanto, que a Companhia organizasse a rota negra da mercadoria humana que ia mourejar nos campos do Pará e Maranhão, de onde saía a seiva essencial para a medrança da economia da colônia e da metrópole, numa simbiose necessária e quase perfeita com a afortunada instituição monopolista.

(108) Cf. Mapa da exportação de São Luís para Lisboa (1760-1778).
(109) Cf. Mapa dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agôsto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará.

c) AS CARREGAÇÕES DE MÃO-DE-OBRA AFRICANA

A INTRODUÇÃO de mão-de-obra africana no Estado do Grão Pará e Maranhão era a razão principal da existência da Companhia. O tráfico de escravos seria encarado pela emprêsa pombalina como um negócio vital, porquanto, suposta a liberdade do índio, seriam os negros africanos que cultivariam os gêneros tropicais que os navios da sociedade mercantil haviam de transportar de S. Luís e de Belém para Lisboa.

Quer-nos parecer que já ficou demonstrada a miséria do norte do Brasil. A Amazônia achava-se, no comêço da segunda metade do século XVIII, em amargosa situação de abatimento (1). A angústia fazia-se presente em todos os setores da vida. A aflitiva crise de mão-de-obra, da qual resultavam enormes desassossegos econômicos, caminhava parelhamente com o melancólico quadro político-social do Estado. O ato político da realeza em 1755, libertando o indígena do trabalho escravo (2), aumentou ainda mais a comoção, ameaçando atirar a já precária economia de subsistência para um despenhadeiro sem fundo.

Foi nessa delicada conjuntura regional da colônia que a ação decisiva da emprêsa colonial pombalina se fêz sentir, substituindo o escravo indígena pelo africano, em consonância ao que havia ficado estabelecido no parágrafo tri-

(1) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil.
(2) Ibidem.

gésimo da instituição da sociedade (3). Em virtude de semelhante artigo, confirmado pelo alvará régio de D. José I, dado em Lisboa a 7 de junho de 1755 (4), ficou a Companhia com a exclusividade da introdução de escravos negros africanos no Estado do Grão Pará e Maranhão (5). Esta disposição estatutária alarmou os lavradores do Estado. O lucro que a instituição monopolista auferia pela venda dos escravos negros, não estando taxados os preços, podia ser aumentado a seu bel-prazer. A inquietação dos colonos mais se acentuou quando os administradores da Companhia espalharam a nova de não poder esta fazer a negociação por menos de 150$000 réis por escravo (6).

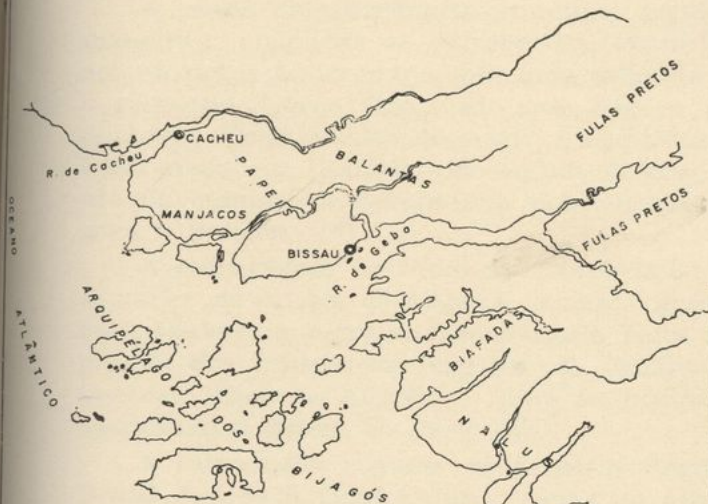
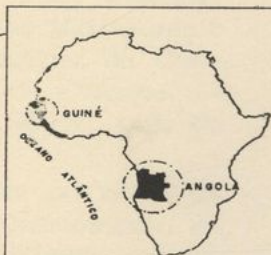
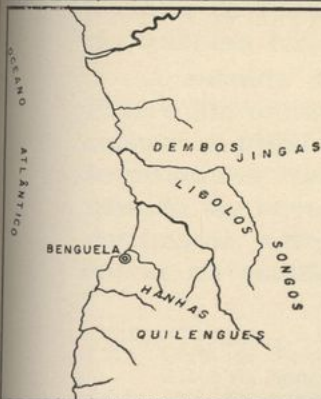
O governador do Estado representou logo para o reino, propondo que se taxasse o preço dos escravos africanos para evitar que êste se elevasse de forma a acarretar malefícios aos lavradores, à colônia e, conseqüentemente, à própria Coroa. Como terapêutica assentou-se, então, que a Companhia não pagaria à Fazenda Real direitos de entrada dos

---

(3) "Porque os moradores daquellas Capitanias conhecendo a falta que nellas fazem os escravos negros, de cujo serviço se tem seguido tantas utilidades aos outros Domínios de V. Magestade na America Portugueza, obtiverão em Resolução de dezasete de Julho de mil e setecentos cincoenta e dous, expedida em Provisão do Conselho Ultramarino de vinte e dous de Novembro do mesmo anno, a faculdade de formarem huma Companhia para resgatar os dittos escravos nas Costas de Africa, a qual com effeito propuzerão no sobredito plano de quinze de Fevereiro do anno proximo passado, a carta de quatro de Março do mesmo anno : Ha V. Magestade por bem, que a ditta faculdade tenha o seu cumprido effeito nesta Companhia, para que só ella possa exclusivamente introduzir os referidos escravos negros nas sobredittas duas Capitanias e vendellos nellas pelos preços em que se ajustar, pagando os costumados direitos à Real Fazenda de V. Magestade". (Cf. Instituição da Companhia, § 30, págs. 11 e seg.).

(4) Idem, págs. 19 e seg.

(5) Em resolução de 17 de julho de 1752, expedida pelo Conselho Ultramarino a 2 de novembro do mesmo ano, a Coroa já havia outorgado a outra sociedade planejada o monopólio do tráfico de escravos africanos. O empreendimento, no entanto, ficou no mundo dos sonhos. O exclusivo do transporte de negros foi, então, delegado à Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. Estatutos..., parágrafo 30, págs. 11 e seg.).

(6) Cf. Carta do Bispo do Pará, D. Miguel de Bulhões, a Sebastião José de Carvalho e Melo, datada do Pará a 7 de novembro de 1755, in A.H.U. — M.P. 1755.

ANGOLA
CACHEU E BISSAU
MERCADOS EXPORTADORES DE MÃO-DE-OBRA ESCRAVA AFRICANA PARA O NORTE DO BRASIL NA 2a. METADE DO SÉCULO XVIII.

navios carregados de escravos para que os preços pudessem ser conforme as posses dos moradores (7). A medida beneficiava a todos, inclusive à própria instituição mercantil, pelo maior aproveitamento econômico das terras, de cujo cultivo dependiam as exportações de Belém e S. Luís.

A venda da mercadoria humana fazia-se da seguinte maneira: chegadas as carregações, expunham-se os escravos na praça do mercado com uma tabuleta ao pescoço com o respectivo preço fixo, visto que não se abatia a menor parcela. Dado o caso do negro que haviam adquirido por bom preço ser portador de algum defeito não notado no ato da compra, a Companhia nem o trocava nem indenizava o prejuizo (8).

A escravagem do índio do Brasil ficou, pois, proibida. A partir de então, os colonos deviam valer-se tão sòmente da mão-de-obra escrava transportada pelos navios da Companhia dos centros de resgates do Atlântico africano — Cacheu, Bissau e Angola — para os portos de S. Luís do Maranhão e Belém do Pará (9).

A introdução regular de escravos negros no norte do Brasil deve-se à Companhia. Antes do estabelecimento da emprêsa pombalina não havia escravatura africana nas capitanias do Pará e Maranhão. A mão-de-obra era assente no trabalho forçado do indígena.

A entrada de mão-de-obra negra no Estado do Grão Pará e Maranhão era questão vital para o vivificante "processus" multiplicador de riqueza social que a Companhia se propunha realizar, bem como para a conquista e humanização da terra que a realeza desejava incorporar ao seu patrimônio ultramarino, permanentemente ameaçado de entrar na partilha política e econômica do Atlântico, já

---

(7) Carta de Pombal a seu irmão Mendonça Furtado, datada de Lisboa a 1.º de junho de 1756 (Idem, M. P. 1756).
(8) Cf. "Expozição do Conde de Azambuja" (Idem, M.P. de 1777-1779).
(9) Veja-se o mapa dos mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.

inaugurada em sólidas linhas pelas grandes potências mercantilistas (10).

Criada a Companhia em 7 de junho de 1755 (11), na mesma altura em que a Coroa deu liberdade aos índios do Brasil, já no ano seguinte seus navios transportavam do mercado de Cacheu os primeiros 94 escravos negros introduzidos pela emprêsa no Estado do Grão Pará e Maranhão (12). Êsse pequeno lote — primeira experiência — custou à Companhia, desembarcado no Pará, a importância de 6.670$960 réis, tendo sido vendido por mais de sete contos de réis — exatamente 7.108$920 réis, o que significa dizer que a sociedade amealhou um benefício líquido de 437$960 réis (13).

A partir de 1757 — segundo ano do giro mercantil da Companhia — é que se organizou a rota negra da Amazônia brasileira com o engrossamento do tráfico africano de mão-de-obra escrava. Os quadros seguintes, organizados com os elementos extraídos dos Maços e Caixas da Companhia do Pará, guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (14), são grandemente expressivos.

---

(10) Vide o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.
(11) Cf. Alvará régio de confirmação, in loc. cit.
(12) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M. Demonstração n. 6.
(13) Ibidem.
(14) A.H.U. — C.P. ns. 32 (1771-1772), 35 (1774-1776) e 37 (1777-1778); M.P. — ns. 29 (1774-1775), 32 (1775-1779) e 1713-1755.

MAPA DOS ESCRAVOS AFRICANOS INTRODUZIDOS PELA COMPANHIA NO ESTADO DO GRÃO PARÁ E MARANHÃO — (1757 - 1778)

Anos	Meses	Navios	Portos de Procedência	Número de escravos apurados	Total Anual
1757	SETEMBRO	Santa Ana	Angola	371	371
1758	MAIO	São José	Cacheu	179	
	JULHO	N. S. da Atalaia	Angola	399	
	NOVEMBRO	Santo António	Bissau	125	
	DEZEMBRO	São Luís	Angola	406	1.109
1759	JULHO	N. S. da Conceição	Angola	372	
	NOVEMBRO	São Sebastião	Bissau	16	
	DEZEMBRO	São José	Cacheu	146	534
1760	NOVEMBRO	São Sebastião	Bissau	209	209
1761	ABRIL	São Pedro	Cacheu	169	
	JULHO	N. S. da Esperança	Cacheu	146	315
1762	MAIO	N. S. da Conceição	Angola	371	
	JUNHO	Santo António	Bissau	138	
	"	N. S. Mãe de Deus	Angola	562	
	JULHO	N. S. da Esperança	Bissau	146	
	AGÔSTO	São João Batista	Angola	312	
	SETEMBRO	São José	Bissau	128	1.657
1763	MAIO	N. S. das Necessidades	Cacheu	147	147
1764	FEVEREIRO	Santo António	Cacheu	208	
	AGÔSTO	São Lázaro	Angola	407	
	SETEMBRO	N. S. da Conceição	Angola	270	885

1765	JANEIRO	Nossa Senhora do Cabo	Angola	665	
	JUNHO	São Pedro	Bissau	167	832
1766	NOVEMBRO	S. Pedro Gonçalves	Bissau	438	438
1767	JANEIRO	Nossa Senhora do Cabo	Bissau	125	
	ABRIL	São Francisco Xavier	Cacheu	189	
	DEZEMBRO	São Pedro Gonçalves	Bissau	127	441
1768	JANEIRO	São Francisco Xavier	Cacheu	159	
	NOVEMBRO	São Pedro Gonçalves	Bissau	109	268
1769	JANEIRO	São Francisco Xavier	Cacheu	180	180
1770	FEVEREIRO	São Francisco Xavier	Bissau	227	
	"	São Pedro Gonçalves	Cacheu	192	
	MAIO	Santo António	Bissau	198	
	OUTUBRO	São Sebastião	Bissau	87	704
1771	JANEIRO	São Pedro Gonçalves	Cacheu	216	
	ABRIL	São Pedro	Bissau	177	
	"	São Francisco Xavier	Bissau	198	
	JUNHO	Santo António	Cacheu	176	
	AGÔSTO	São Paulo	Bissau	129	896
1772	MAIO	N. S. da Oliveira	Bissau	190	
	JULHO	São Paulo	Cacheu	151	341
1775	—	—	Angola e Benguela	513	513
1776	—	—	Angola e Benguela	488	488
1778	—	—	Angola e Benguela	561	561
				SOMA	10.889

Êsse montante não corresponde, porém, à realidade. Os algarismos que figuram na tabela não representam fielmente as carregações. Por que razão? Insuficiência de contabilidade? Ou os registros referem-se apenas às cargas dos barcos pertencentes à Companhia? Neste caso, outros lotes de escravos seriam transportados por navios fretados pela emprêsa? Ineficácia das fontes, tormento do historiador! O problema não é nôvo. Reclama do pesquisador uma seleção de informes, pois, não raro, a confrontação de documentos oriundos de um mesmo arquivo, mas sob rubricas diversas, apresenta dados sobremaneira contrastantes (15).

Não obstante, o certo é que a Companhia introduziu no Estado do Grão Pará e Maranhão maior número de escravos. Com efeito, durante os vinte anos de giro mercantil, que se estendem de 1757 a 1777, os navios da emprêsa colonial pombalina transportaram, pelo menos, dos centros de resgates do Atlântico africano — Bissau, Cacheu e Angola — uma quantia de escravos negros superior a vinte e cinco mil (25.365), segundo consta de um registro que se acha guardado numa das Caixas da Capitania do Pará do referido Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (16). A distribuição dos lotes de escravos desembarcados em Belém e S. Luís, bem como as importâncias em dinheiro oriundas das vendas efetuadas no Pará e Maranhão e os portos africanos de embarque, poderão ser vistos no mapa demonstrativo seguinte, organizado com o mencionado traslado.

---

(15) Veja-se, por exemplo, o contraste dos elementos estatísticos apurados por Chaunu no "Libro de Registros" e os assentamentos da "Contratación", ambos do "Archivo General de Indias" (Sevilha), no tocante às partidas de navios negreiros de Lisboa de 1594 a 1640, comentados por Rozendo Sampaio Garcia (Cf. A propósito de Sevilha e o Atlântico no século XVI e meados do século XVII, in Revista de História, n. 29, janeiro-março, págs. 113 e seg. S. Paulo, 1957).

(16) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

MONTANTE E VALOR DOS ESCRAVOS INTRODUZIDOS NO PARÁ E MARANHÃO PELA COMPANHIA

(1757 - 1777)

Número de escravos apurados	PROCEDÊNCIAS DOS ESCRAVOS			IMPORTÂNCIAS ORIUNDAS DA VENDA DOS ESCRAVOS (Réis)		Totais (Réis)
	Bissau	Cacheu	Angola	No Maranhão	No Pará	
9.229	4.562	—	—	328.985$383	$	$
—	4.667	—	—	$	324.463$462	638.003$177
8.362	—	4.758	—	363.279$262	$	$
—	—	3.604	—	$	274.723$915	653.448$845
7.774	—	—	1.296	69.031$820	$	$
—	—	—	6.478	$	375.724$684	444.756$504
SOMA 25.365	9.229	8.362	7.774	761.296$465	974.912$061	1.736.208$526

O principal centro de resgates do tráfico de escravos era, pois, a costa da Guiné, no Atlântico Norte-africano, fielmente representada por Bissau e Cacheu, os dois portos de embarque mais desejados pelos navios da Companhia (17). Vem a seguir o embarcadouro de Angola, já no Atlântico Sul-africano.

Repare-se nas carregações de escravos negros introduzidas pelos administradores da gigantesca sociedade mercantil no Estado do Grão Pará e Maranhão, durante o tempo que se estende de 1757 a 1777 : em primeiro lugar aparece Bissau com uma exportação de 9.229 escravos; segue-se-lhe Cacheu com 8.362, vindo após Angola com 7.774. Observe-se, outrossim, as importâncias em dinheiro resultantes das vendas dessas carregações aos lavradores das capitanias do norte do Brasil, permanentemente sequiosos de mão-de-obra escrava reclamada pela agricultura dos conhecidos produtos comerciáveis — algodão, arroz, café, cacau, etc. (18). A venda de escravos oriundos de Bissau, nesses vinte anos, alcançou a respeitável quantia de 653.448$845 réis assim distribuídos : 328.985$383 réis no Maranhão e 324.463$462 réis no Pará. A importância da negociação de mão-de-obra africana procedente de Cacheu foi menor, apesar de ser igualmente considerável : — 638.003$177 réis, sendo 363.279$262 réis no Maranhão e 274.723$915 réis na capitania do Grão Pará. Finalmente, as carregações de escravos procedentes de Angola produziram no Estado 444.756$504 réis, sendo 69.031$820 no Maranhão e 375.724$684 no Pará (19).

A importância global das vendas aos lavradores nas capitanias do norte do Brasil é deveras impressionante : 1.736.208$526, sendo 761.296$465 réis no Maranhão e

---

(17) Veja-se o mapa — Mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.
(18) Cf. Carregações...
(19) Cf. Quadro demonstrativo...

974.912$061 réis no Grão Pará (20). A melhor parte dos escravos adquiridos aos administradores da Companhia em S. Luís destinava-se, seguramente, ao trabalho agrícola dos arrozais e algodoais maranhenses. É o que se nos afigura plausível, tendo-se em conta que o arroz e o algodão constitutíam as principais cargas da exportação da capitania. Os mapas das carregações do Maranhão (21) são comprovativos de semelhante acêrto.

O total líquido apurado das vendas de escravos aos agricultores maranhenses alcançou a importância de 761.296$465 réis, no período que se estende de 1757 a 1777. Essa enorme soma em dinheiro é proveniente da negociação de 10.616 escravos, cujos montantes acham-se assim distribuídos: 4.562 oriundos de Bissau foram vendidos no Maranhão por 328.985$383 réis; 4.758 embarcados no pôrto de Cacheu foram negociados com os colonos da capitania por 363.279$262 réis; e, finalmente, o lote procedente de Angola, composto por 1.296 escravos, foi mercadejado em S. Luís pela quantia 69.031$820 réis (22).

A Companhia despendia 16$000 réis de frete por escravo transportado dos centros de resgate da Guiné e de Angola para S. Luís do Mranhão (23), o que significa dizer que a emprêsa desembolsou, pelo menos, 169.856$000 réis no transporte daqueles 10.616 escravos provenientes do Atiântico africano. Somadas as despesas dos frentes às importâncias resultantes das vendas no Maranhão, verifica-se que a privilegiada sociedade colonizadora fazia girar na rota negra de S. Luís a avultada quantia de 931.152$465 réis, sinal evidente de seu poderio mercantil.

Valor bem maior encontra-se, todavia, no tráfico da escravatura da capitania do Grão Pará. O total líquido

---

(20) Ibidem.
(21) Cf. Carregações do Maranhão.
(22) Vide o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).
(23) Cf. Extrato da fatura de escravos, in A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).

apurado na negociação de 14.749 escravos, naquele mesmo período de 1757 a 1777, foi de 974.912$061 réis, cujas parcelas acham-se divididas da seguinte maneira : 4.667 escravos de Bissau foram vendidos aos lavradores do Pará por 324.463$462 réis; 3.604 resgatados em Cacheu foram mercadejados em Belém por 274.723$915 réis; e, finalmente, 6.478 provenientes de Angola alcançaram nas negociações com os colonos paraenses 375.724$684 réis (24).

O custo do frete era o mesmo. A Companhia gastava 16$000 réis por escravo transportado dos centros africanos de resgate até aos mercados consumidores do Pará (25). Multiplicado, portanto, o valor do frente pelos 14.749 escravos introduzidos pelos navios da emprêsa na baía do Guajará, em Belém, verifica-se que a Companhia despendeu 235.984$000 réis com o transporte dessas carregações de mão-de-obra africana. Somada essa quantia aos 974.912$061 réis provenientes da venda dos escravos aos lavradores do Pará, pode-se afirmar que a sociedade pombalina tinha na rota negra de Belém a respeitável importância de 1.210.896$061 réis. Adicionada essa cifra ao valor de 931.152$465 réis oriundo do tráfico da escravatura na capitania do Maranhão, conforme ficou demonstrado, afiançamos, sem receio de êrro, que a Companhia fêz girar, durante o tempo que se estende de 1757 a 1777, na "rota negra" do Estado do Grão Pará e Maranhão 2.142.048$526 réis, expressivos algarismos que falam por si, melhor que quaisquer outros argumentos, sôbre a extraordinária ação comercial da Companhia no Atlântico afro-brasileiro na segunda metade do século XVIII. Pensemos, outrossim, nos capitais expressos pelos navios que andavam no tráfico e compreenderemos melhor a gigantesca fôrça econômica da afortunada emprêsa pombalina.

---

(24) Veja-se o quadro demonstrativo — Montante e valor dos escravos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).
(25) Cf. Extrato da fatura...

Os centros de resgates no ocidente africano, fielmente representados por Cacheu e Bissau, no Atlântico Norte, e por Angola, abaixo do Equador, eram completados pelos entrepostos negreiros de Cabo Verde e Serra Leoa. Dêsses elos do tráfico atlântico seguiam todos os anos nos navios da Companhia milhares de escravos que formavam as carregações de mão-de-obra reclamada pelos lavradores do Estado do Grão Pará e Maranhão. Quatro, cinco e até seis viagens anuais chegavam a fazer os barcos da poderosa emprêsa. Veja-se, para melhor elucidação, o calendário dos navios que operavam nas rotas de Cacheu, Bissau e Angola (26).

A Coroa, através do seu Conselho Ultramarino, nunca deixou de animar o tráfico da Companhia. Semelhante ação da realeza era perfeitamente condizente com a sua política fomentista, cujo intento principal consistia na defesa e humanização do rico patrimônio colonial. Sem mão-de-obra escrava africana, as áreas geo-econômicas do norte do Brasil estariam, fatalmente, condenadas à estagnação e, em vista disso, à ruína. Seriam, sem dúvida, prêsas fáceis da partilha política e econômica do Atlântico encetada com vigor pelas grandes potências mercantilistas do século XVIII. Não admira, portanto, que a realeza, com o claro propósito de acalentar a agricultura comercial nas capitanias do Grão Pará e Maranhão, isentasse a Companhia do pagamento de todo e qualquer direito de entrada de escravos nos portos de Belém e São Luís, durante o tempo de seis anos a contar de 5 de janeiro de 1757 (27). A concessão seria, quer-nos parecer, prorrogada por mais de uma vez à maneira do que sucedeu com a exportação de certos produtos agrícolas daquelas capitanias (28). A resolução régia de 5 de junho de 1761 renovou, com efeito, pelo tempo de 10 anos, o privilégio isentando a Companhia do paga-

(26) Cf. Quadro demonstrativo...
(27) A.H.M.F. — L.A.S.E. n. 83.
(28) Vejam-se os capítulos — As carregações...

mento dos direitos em benefício da agricultura comercial (29).

A navegação fluvial nas áreas africanas de resgates de escravos completava, admiràvelmente, o tráfico marítimo de longo curso. Os estabelecimentos junto à costa da África Ocidental desfrutavam de posição geográfica privilegiada em relação ao mar e ao continente. A Guiné, graças às suas rias, apresentava-se no contexto físico grandemente favorecida para a organização do giro mercantil. Apesar da linha litorânea não possuir ancoradouros francamente abrigados, o interior das rias, em contrapartida, ofereciam à navegação e ao comércio excelentes portos, dada a proximidade das fontes produtivas. O canal do Geba ou ria de Bissau, por exemplo, constituía magnífica via de acesso, através do qual os navios navegavam em fundo sempre superior a nove metros em baixamar de águas vivas até ao desejado pôrto de Bissau (30), um dos grandes embarcadouros de mão-de-obra escrava para as capitanias do Grão Pará e Maranhão. O pôrto de Bissau achava-se situado no fundo de uma estratégica enseada compreendida entre a Ponta de Bandim e o extremo leste da ilha de Bissau, com dois ilhéus à entrada. Dentro do pôrto a profundidade é superior a dez metros (31), o que equivale dizer que o magnífico canal do Geba ou ria de Bissau oferecia excelente navegabilidade aos barcos da Companhia que demandavam o pôrto à procura da ambicionada mercadoria humana (32).

---

(29) A.H.M.F. — L.A.R. n. 1.

(30) Cf. Mota, A. Teixeira da — Guiné Portuguesa, vol. II, pág. 126. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954; Castro, A. A. G. de Morais e — Memória da Província da Guiné, pág. 31. Bolama, 1925; Carvalho, H. A. Dias de — Guiné — Apontamentos inéditos, págs. 79 e seg. Lisboa, 1944; Costa, A. J. Sócrates da — Província da Guiné Portuguesa, in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 4a. série, n. 2, págs. 94 e seg. Lisboa, 1883; Crespo, M. Pereira — Missão Geo-Hidrográfica da Guiné, in Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, v. III, págs. 12 e seg., outubro, 1948.

(31) Ibidem.

(32) Veja-se o mapa — mercados exportadores de mão-de-obra escrava africana para o Norte do Brasil na segunda metade do século XVIII.

Mais ao norte da espraiada orla costeira da Guiné encontra-se a ria de Cacheu, igualmente navegável, que levava os navios da Companhia até ao pôrto do mesmo nome. O rio de Cacheu era, à maneira do canal do Geba de Bissau, uma via fluvial de penetração continental, com fundos mínimos de sete metros em baixamar (33), favorável condicionalismo geográfico que permitiu aos administradores da Companhia a montagem em bases firmes dos resgates de Cacheu com as sociedades negras da Guiné.

Ao longo da costa e nas ilhas os negreiros encontravam mão-de-obra escrava que era resgatada aos régulos das atrasadas comunidades representadas pelos grupos de povos bijagós, biafadas, papeis, manjacos, nalus, balantas e fulas pretos (34). A farta existência de populações indígenas nas proximidades dos embarcadouros de Cacheu e Bissau constituía, seguramente, um admirável manancial fornecedor de carga para os navios da Companhia que andavam nas do Pará e Maranhão (35). O mecanismo dos resgates assentava numa incipiente economia de permuta. Os portugueses adquiriam escravos a trôco de panos grossei-

---

(33) Cf. Mota, Teixeira da — op. cit. v. II, pág. 126; Crespo, M. Pereira — art. cit., pág. 13; Carvalho, H. A. Dias de — op. cit. pág. 81.

(34) Vide mapa...

(35) Sôbre as sociedades negras da Guiné vejam-se os estudos seguintes: Corbeil (R.), Mauny (R.) e Charbonnier (J.) — Préhistoire et protohistoire de la presquole du Cap-Vert et de l'estrême Ouest Africain, in "Bull. Inst. Franç. Afrique Noire, págs. 378 e segs., t. X, 1948; Mateus, A. de Magalhães — Nota preliminar acerca da estação préhistórica de Nhampasseré (Guiné Portuguesa), in "Confer. Intern. dos Africanistas Ocidentais, 2a. Confer.", págs. 375 e segs., Lisboa, 1952; Pereira, F. Alves — Utensílios da época da pedra na Guiné Portuguesa, in "O Archeólogo Português", vol. XIII. Lisboa, 1918; Mauny, Raymond — Essai sur l'histoire des metaux en Afrique Occidentale, in "Bull. Inst. Franç. Af. Noire", t. XIV, págs. 545 e segs., abril, 1952; Blake, J. W. — The study of African History, in "Transactions of the Royal Historical Society", t. XXXII, págs. 49 e segs., 1950; Barros, Augusto de — A invasão fula da Circunscrição de Bafatá. Queda dos Beafadas e Mandingas. Tribos "Gabu'ngabé, in "Bol. Cult. Guiné Port", t. II, págs. 7 e seg., julho, 1947; Carvalho, J. Pereira Garcia — Nota sobre a distribuição e história das populações do ôosto de Bedanda. Idem, t. IV, págs. 14 e segs., abril, 1949.

ros, contas coloridas, espelhos, ferro e bugigangas diversas — artigos procedentes dos mercados europeus (36). Sabe-se, outrossim, que nos séculos XV e XVI, quando Portugal organizou as rotas atlânticas do ouro africano, os cristãos transportavam para os centros de resgates da "Terra dos Negros", sobretudo para Arguim, panos azuis e vermelhos, linho "de toda sorte", albornozes (37), alquicés (38), aicas (39), lambeis (40), almáfegas (41) e comestíveis, especialmente trigo (42).

Êsses artigos eram, então, excelentes formas de pagamento para os produtos africanos resgatados nos estabelecimentos de Arguim. Do Saara atlântico e da savana sudanesa eram drenados para as feitorias portuguesas da costa escravos negros, ouro, peles, ovos de ema, gatos de algália e goma (43). Os preços eram tabelados por determinação régia. Os capitães, feitores e escrivães das feitorias não podiam, legalmente, alterar os preços (44). Apenas a cotação dos escravos variava conforme o sexo, idade, robustez física e aptidão para o trabalho (45).

Por Valentim Fernandes (46) conhecemos alguns preços: um escravo valia 6, 8, 12 e até 15 miticáis (47); a pele de anta variava de 3 a 4; o gato de algália valia 2; duas

---

(36) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia...
(37) Casaco largo com capuz e gola grande.
(38) Capa mourisca.
(39) Tipo de alquicé de pano mais fino.
(40) Ou alambéis — panos listrados.
(41) Panos brancos e grosseiros (Cf. J. Santa Rosa de Viterbo — Diccionario portátil das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usavão e que hoje regularmente se ignorão. Coimbra, 1825).
(42) Cf. Valentim Fernandes — O Manuscrito, págs. 44 e segs.; Munzer, Dr. G. — Itinerário, pág. 43; Diogo Gomes — As Relações..., pág. 274.
(43) Cf. O Manuscrito, págs. 44 e segs.
(44) "Toda a mercadoria q. for trazida a este castello assy de mouros como de christãos toda sta taixada pella ordenãça delrey q. nenhu feitor nõ pode nella acrescentar no preço nõ abaixar" (Idem, pág. 45).
(45) "Afora os escravos" — escreve Valentim Fernandes (Ibidem).
(46) Ibidem.
(47) O mitical equivalia a 500 reais (Cf. A. Nunes — O Livro dos Pesos, Medidas e Moedas, pág. 26. Lisboa, 1868; Sources..., Portugal, t. I, pág. 615).

cabras custavam um mitical, enquanto uma vaca valia 2 a 3. As transações eram deveras lucrativas, dado o mecanismo do trato. A moeda não entrava na negociação. Servia apenas de padrão de conta. Tudo se fazia por permuta. Semelhante mecanismo de resgate segurava, certamente, maior margem de benefício. Sabe-se, por exemplo, que os portugueses adquiriam um escravo de 15 miticais com roupa que sòmente valia três (48). Um bom negócio, indubitàvelmente!

No comêço do século XVI o tráfico mantinha-se ainda florescente. Alarves e azenegues mercadejavam nos estabelecimentos portuguêses da costa, levando do sertão escravos jalofos e mandingas, goma, couros de anta, ouro em pó e em jóias. Os europeus adquiriam essas mercadorias africanas com panos vermelhos e azuis, lenços grosseiros e mantas do Alentejo (49).

Acentuou-se, então, o critério de procurar estabelecer relações pacíficas com os régulos, evitando-se, tanto quanto possível, ações agressivas que punham os resgates em sério perigo. A penetração continental e as trocas eram, naturalmente, prejudicadas com as guerras dos potentados negros. Impunha-se, portanto, evitá-las, conquistando a confiança e amizade dos príncipes jalofos e mandingas, cujas terras constituíam uma desejada prêsa da Europa capitalista.

Os lucros do trato eram enormes. Na "Terra dos Negros" as mercadorias destinadas aos resgates alcançavam o triplo do que valiam em Portugal no comêço do século XVI (50). Pena que não tenhamos elementos dessa natureza para a segunda metade do século XVIII. O fato, no entanto, põe em evidência o proveito da transação. Não admira, por conseqüência, que a cada viagem os negreiros

---

(48) Cf. O Manuscrito, pág. 45.
(49) Cf. Pereira, Duarte Pacheco — Esmeraldo de Situ Orbis, Liv. I, cap. 24, pág. 42. Lisboa, 1892.
(50) "que comprom em mayor preso ha terça parte do valem nestes Reynos" (Idem, L. II, cap. V, págs. 69 e segs.).

alargassem a área dos resgates com a "captura" de novos mercados do "hinterland" africano que se tornavam, assim, admiráveis tributários dos estabelecimentos portuguêses da costa.

Na Serra Leoa, região geo-econômica que se estende do Cabo Ledo à Mata de Santa Maria, descoberta nos anos de 1461 e 1462 por Pedro de Sintra e Soeiro da Costa (51), os portuguêses organizaram o trato no litoral com os negros bolões que viviam ao longo da orla marítima, aos quais resgatavam no reinado de D. Manoel (1506) o melhor ouro da Guiné, muito fino, quase de 23 quilates (52). O precioso metal amarelo ia de Coia, aldeia do sertão. Os bolões do litoral subiam os rios em suas almadias até Coia, onde adquiriam ouro aos cobales a trôco de sal (53). Era êsse ambicionado artigo africano que os cristãos depois obtinham contra manilhas de latão, bacias de cobre, lenços e panos diversos (54). O trato era engrossado pelas carregações de escravos negros (55).

Mais tarde, com a afortunada experiência agro-industrial no nordeste brasileiro — o paraíso do açúcar — Portugal iniciou a drenagem de mão-de-obra africana para a sua colônia americana. O desenvolvimento da indústria açucareira foi, na verdade, o primeiro módulo da expansão esclavagista.

A unificação peninsular modificou, todavia, o panorama do tráfico negreiro no mundo português. O domínio do "asiento de negros" para a América espanhola e para o Brasil foi um dos fatores da acomodação do capitalismo colonizador português às condições propostas por Felipe II.

---

(51) Vide nosso estudo — A depressão monetária do século XIV e a conquista henriquina da Senegâmbia. S. Paulo, 1959.
(52) Cf. Esmeraldo, L. I, cap. 33, pág. 56.
(53) Ibidem.
(54) Ibidem.
(55) A.N.T.A. — L. I, fls. 42; L. M. n. 5, fl. 28; Chancelaria de D. João III, Liv. 1.º de Doações, fls. 51 v.; Chanc. de D. Manuel, Liv. 9.º, fls. 53 v.; C.Q.D.M. n. 235, in A.H.P., t. II, págs. 353 e seg.

O "asiento de negros" era a cortina de fumaça que permitiria o contrabando de mercadorias nas colônias espanholas do Nôvo Mundo (56) onde o português, judeu principalmente, se impôs, na primeira metade do século XVII, de maneira a absorver o importante comércio peruano sustentado pela prata de Potosi (57). Não obstante, Lisboa superou Sevilha na importância comercial em função do tráfico negreiro (58).

A restauração portuguêsa, que manteve a Espanha inconformada pelo menos durante um quartel de século, influiu sobremodo no mercado de escravos negros. Holandeses, ingleses e outros estrangeiros tentaram substituir Portugal na esfera espanhola do tráfico. Esfôrço desesperado e, a princípio, de pingues resultados, dada a preeminência do português neste setor. A Companhia de Cacheu (1680-1701) foi o canto de cisne da hegemonia portuguesa no comércio negreiro : mais do que a economia, a política internacional passaria a ditar leis.

O ouro do Brasl, cuja "captura" pelo mercantilismo europeu assemelha-se ao fenômeno espanhol da prata, deve ter influído nas diretrizes do comércio negreiro na África atlântica em fins do século XVII (59).

(56) "mais le monopole négrier n'en donnait pas moines aux Portugais des facilités de s'établir aux Indes, que le Gouvernement espagnol devait juger excessivement dangereuses" (Sulle, Georges — La Traite Negriére aux Indes de Castille, vol. I, pág. 409. Paris, 1906). Vide ainda Canabrava, A. P. — O comércio português no Rio da Prata (1580-1640), pág. 79. Boletim XXXV da Faculdade de Filosofia da Universidade de S. Paulo, São Paulo, 1944.

(57) Cf. Medina — José Toribio — La Inquisicion en el Rio de la Plata, pág. 176. Buenos Aires, 1945.

(58) Rivalidade entre Sevilha e Lisboa, tema cativante que seduz o espírito. Sôbre o assunto, além das pesquisas de Chaunu, veja-se o estudo de Rosendo Sampaio Garcia — Contribuição ao estudo do aprovisionamento de escravos negros na América Espanhola (1580-1640). Separata do volume XVI dos Anais do Museu Paulista. São Paulo, 1962.

(59) Um parecer de Wenceslau Pereira da Silva, citado por Afonso de E. Taunay (Subsídios para a História do Tráfico Africano no Brasil Colonial. Anais do III Congresso de História Nacional, vol. III, págs. 604 e seg. Rio de Janeiro, 1941), condiz com esta tese quando afirma : "E o mesmo negócio fazem os próprios negros industriados pelos Holandeses, a cujas mãos vai parar o ouro que se extrae do Brasil nas embarcações daquele transporte".

Se se apresenta problemática a prova dêsse desvio do ouro para outras mãos que não a dos portuguêses pelo comércio de negros, é assunto pacífico a elevação do preço dos escravos provocada pela caudal do ouro brasileiro como já a consignava o Vice-Rei Conde de Sabugosa em carta a D. João V a 23 de agôsto de 1730 (60).

Se no momento do estabelecimento da Companhia do Grão Pará e Maranhão, o ouro do Brasil já havia alcançado o seu nadir, as conseqüências de seu influxo na política negreira estavam ainda bem vivos. França, Inglaterra e Holanda já suficientemente entrosadas no tráfico negreiro que fôra em princípios do século XVII privilégio português, disputavam a supremacia. A Inglaterra, principalmente, pelo tratado de Methwen, atingira uma marcante hegemonia, justamente na fase do momento do "rush" minerador do ouro.

O tráfico do século XVIII herdou os centros de resgates de Axém, da Mina e de uma rica área ao sul do Rio da Volta, onde ficava o reino de Benim, principal mercado fornecedor de escravos no comêço do século XVI. Era em Benim que os negociantes e marinheiros portugueses adquiriam o grosso dos escravos africanos, cuja melhor forma de pagamento eram as manilhas de cobre e latão procedentes das cidades alemãs de Augsburgo e Nuremberg (61). Anualmente a Coroa enviava à Mina 3 ou 4 navios com trigo, azeite, vinho e outros produtos destinados, uns, ao pessoal das feitorias, outros aos resgates (62).

Na segunda metade do século XVIII o mecanismo do trato era, sumáriamente, o mesmo. Mercadorias de procedência européia, marroquina e das ilhas atlânticas (63)

---

(60) A.M.U., 346. Apud, Taunay, op. cit., pág. 604.
(61) Cf. Esmeraldo, L. II, cap. VII, pág. 71.
(62) Cf. "Regimentos da Cidade de Sam Jorge da Mina, São Thomé e Obras Pias. Por onde se handem reger o Capitam, Feytor e mais Officiaes e varias Leys e Alvaras delRey Concernentes a mesma materia", in R.S.G.L. n. 5.
(63) Vide o capítulo — Os artigos de procedência européia.

constituíam as melhores formas de pagamento dos escravos resgatados nos entrepostos negreiros de Bissau, Cacheu e Angola. Panos, espingardas, esteiras, chapéus, tabaco e aguardente eram artigos grandemente desejados pelos régulos (64). As carregações procedentes dos centros de resgates chegavam, porém, em Belém e S. Luís desfalcadas. Grande número de infelizes morria na viagem e os que resistiam chegavam em estado deplorável. Acresce notar, outrossim, que muitos deles já eram embarcados nos mercados africanos com febres e bexigas. Os administradores da Companhia faziam-nos embarcar fôsse qual fôsse o seu estado físico para ganharem a respectiva comissão (65). As condições de transporte eram, com efeito, as piores possíveis (66).

Os preços variavam conforme a lei econômica da oferta e da procura, sexo, idade e condições físicas dos escravos. Nos fins do século XV, a média era de 4$826 réis por cabeça; no reinado de D. Manuel, porém, a cotação já havia subido para 6$187 réis (67); no fim da primeira metade do século XVII, certos escravos eram avaliados em Portugal entre 30 e 40$000 réis (68).

Durante o período de ação mercantil da Companhia, os preços de escravos africanos variaram de 20 a 120$000 réis nos mercados consumidores do Estado do Grão Pará e Maranhão, segundo consta de certos extratos de faturas das carregações que se acham guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (69).

---

(64) Cf. Extrato de faturas, in A.H.U. — C.P. n. 35 (1774-1776); Minuta..., sem data nem nome (Idem, M. P. de 1774).

(65) Veja-se o capítulo — As administrações subalternos no ultramar.

(66) Cf. Ofício de Bernardo de Melo e Castro de 2 de agôsto de 1759, in A.H.U. — M.P. de 1759-1760.

(67) A.N.T.T. L.E. 1.º, fl. 268; Chanc. de D. Manuel, Liv. 31, fl. 97 v.; L.G. 1.º, fl. 231 v.
portuguesa, in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, vol.

(68) Cf. Pires, A. Tomás — Materiais para a história da vida urbana XVI, pág. 760.

(69) A.H.U. — C. P. n. 35 (1774-1776); n. 32 (1778-1779); M. M. n. 29 (1774-1775).

Uma carta assinada por João Pereira Caldas e dirigida a Martinho de Melo, datada de Belém do Pará a 12 de março de 1774, ministra instrutivos informes sôbre preços de escravos provenientes de Bissau, bem como sôbre o dispêndio da Companhia com o costeamento da corveta (70) São Pedro Gonçalves, navio que havia transportado para o Pará uma carregação de 221 escravos. Veja-se o quadro demonstrativo seguinte, organizado com os elementos extraídos do mencionado documento (71).

(70) Navio de três mastros semelhante à fragata, porém menor.
(71) A.H.U., C.P. n. 35 (1774-1776).

RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE BISSAU PARA O PARÁ PELA COMPANHIA NA CORVETA SÃO PEDRO GONÇALVES — (1774)

Número de escravos	Preços de venda aos lavradores do Pará (réis)	Valor (réis)	Número de escravas	Preços de venda aos lavradores do Pará (réis)	Valor (réis)
44 homens	a .... 80$000	3.520$000	20 muheres	a .... 80$000	1.600$000
3 "	" .... 75$000	225$000	10 "	" .... 80$000	800$000
13 "	" .... 70$000	910$000	3 "	" .... 70$000	210$000
8 "	" .... 65$000	520$000	2 "	" .... 65$000	130$000
4 "	" .... 60$000	240$000	1 "de cria"	" .... 65$000	65$000
4 "	" .... 55$000	220$000	4 muheres	" .... 60$000	240$000
2 "	" .... 50$000	100$000	1 "de cria"	" .... 50$000	50$000
5 "	" .... 45$000	225$000	5 mulheres	" .... 40$000	200$000
5 "	" .... 40$000	200$000	1 "	" .... 35$000	35$000
2 "	" .... 30$000	60$000	2 "	" .... 30$000	60$000
1 "	" .... 20$000	20$000	1 "	" .... 28$000	28$000
2 "	" .... 17$500	35$000	1 "	" .... 25$000	25$000
14 rapazes	" .... 80$000	1.120$000	18 raparigas	" .... 80$000	1.440$000
			2 "	" .... 70$000	140$000
			3 "	" .... 60$000	180$000
			1 "	" .... 55$000	55$000
			2 "	" .... 50$000	100$000
			1 "	" .... 30$000	30$000
			1 "	" .... 25$000	25$000

Soma de escravos: 107 homens e 79 mulheres	Importância total: 12.808$000 réis

O extrato da fatura da carregação menciona, todavia, 221 escravos, entre homens e mulheres, que embarcaram em Bissau, segundo dados fornecidos por João da Costa e João António Pereira, administradores da Companhia naquelas partes da Guiné (72). Não obstante, apenas 186 — 107 do sexo masculino e 79 do sexo feminino — foram negociados com os lavradores na capitania do Pará, o que significa dizer que houve uma perda de 35 escravos durante a viagem (73). As carregações dêsses 186 escravos produziu no Pará uma importância líquida superior a doze contos de réis — exatamente 12.808$000 réis — assim distribuídos : 7.395$000 réis da venda de 107 escravos do sexo masculino e 5.413$000 réis da negociação de 79 mulheres escravas.

A Companhia gastou em Bissau com essa carregação de 221 escravos, segundo traslado dos administradores João da Costa e João António Pereira, 1.233$130 réis em mantimentos em terra (panos, aguardente, tabaco, esteiras, etc.); 1.113$674 réis em percentagens nos portos de embarque aos feitores; e 561$970 réis no "costeamento" da corveta São Pedro Gonçalves, assim relacionados :

550 alqueires de arroz a 780 réis	429$000 réis
1 vaca	7$000
1 frasqueira de aguardente	12$000
150 abóboras	10$500
2 barrís de azeite "vermelho"	18$000
12 facas	1$000
100 panelas "de fumar"	1$000
Tabaco	7$000
1 côvado de baeta	1$000
Jornal de pedreiro	$500
1 frasqueira de caldo de limão	2$100

(72) Ibidem.
(73) No transporte de escravos da costa da África para o Brasil era comum quebra dessa natureza. Muitos infelizes morriam na viagem; outros chegavam doentes e atacados de bexiga. Em nada se atendia as condições em que se transportavam. Freqüentemente chegavam ao pôrto de destino com febres.

700 inhames	4$000
60 esteiras	6$000
4 "lambotes" de lenha	14$000
44 galinhas	4$400
7 "táboas de casquinhas"	9$330
2 porcos	10$000
50 balas	$500
6 alqueires de arroz em casca	2$160
Carta "de saude e despacho" (?)	18$000
"Comedorias" ao capitão e oficiais	4$480
TOTAL	561$970

A Companhia despendeu mais 366$530 da maneira seguinte : 100$000 réis "pela 3.ª parte da soldada redonda do capitão"; 266$050 réis em "soldadas à mais gente da equipagem da corveta de 51 dias"; e, finalmente, 480 réis por "tres baralhos de cartas e fio para os bilhetes". Somados todos os gastos, verifica-se ter a emprêsa desembolsado a importância de 3.275$304 réis (74). O lucro da viagem é deveras impressionante, se nos lembrarmos que a carregação dos 221 escravos, mesmo levando-se em conta a perda de 35 cabeças, produziu líquido, nas negociações com os lavradores do Pará, a quantia de 12.808$000 (75). O ganho era realmente compensador, apesar da mantença da "rota negra" do Estado do Grão Pará e Maranhão ser arriscada e dispendiosa. Os benefícios, no entanto, davam cobertura para tudo (76).

Igualmente esclarecedora é uma conta da venda de 120 escravos procedentes de Bissau. O documento, datado de S. Luís do Maranhão a 16 de junho de 1774, acha-se guardado no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (77). A mercadoria humana transportada por Domingos António

(74) Cf. Extrato da fatura, in A.H.U. — C.P. n. 35 (1774-1776).
(75) Ibidem.
(76) Sôbre os lucros amealhados pela sociedade, veja-se o capítulo — Os Balanços da Companhia.
(77) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

Chaves, capitão da corveta São Paulo (78), deu entrada no pôrto de S. Luís a 13 de junho daquele ano de 1774, sendo imediatamente vendida aos lavradores e mais pessoas abaixo mencionadas (79) :

3 escravos a Bernardino José Pereira a	120$000	360$000
1 escravo a Bernardino José Pereira a	100$000	100$000
1 "molequinha" ao Ouvidor Miguel Marcelino a	40$000	40$000
1 escravo a Luís António de Souza a	120$000	120$000
4 "moleques" a Luís António de Souza a	50$000	200$000
1 "molequinho" a José Vieira a	40$000	40$000
4 escravos a Lourenço Belfort a	120$000	480$000
2 escravos a Lourenço Belfort Filho a	120$000	240$000
1 "moleque" a Lourenço Belfort Filho a	50$000	50$000
1 "moleque" a Estevão de Almeida a	60$000	60$000
4 "molecas" a Eugênio de Arouche a	120$000	480$000
2 escravos a Leonel Cruz a	120$000	240$000
1 escravo a Leonel Cruz a	70$000	70$000
1 escravo a Leonel Cruz a	60$000	60$000
3 escravos a Antônio Marinho a	120$000	360$000
2 escravos a António Marinho a	100$000	200$000
3 escravos a João Domingos a	49$000	147$000
1 escravo a Miguel de Morais a	120$000	120$000
1 escravo a Miguel de Morais a	70$000	70$000
1 escravo a Aelxandre Pereira a	120$000	120$000
1 "moleca" a Manuel Cardoso a	120$000	120$000
1 escravo a Manuel da Rocha	120$000	120$000
2 negras a João Pereira Tôrres a	120$000	240$000
2 escravos a João Albino a	120$000	240$000
1 negra a Francisco Xavier a	50$000	50$000
4 escravos a António Moura a	120$000	480$000
1 escravo a José de Brito a	120$000	120$000
1 escravo a Manuel dos Santos a	120$000	120$000
1 escravo a José de Souza a	100$000	100$000
1 escravo a João Pereira Guimarães a	120$000	120$000
1 "moleque" a Ricardo Nunes Leal a	80$000	80$000
4 escravos a João Soares de Souza a	120$000	480$000

(78) Temos consciência da validez de um estudo sério, humano, sôbre a vida, certamente dramática, dos navios da Companhia. Todavia, por múltiplas razões, não cabe nas balizas desta tese. A história de um navio é tema deveras febricitante. Oxalá alguém se lembre dela!

(79) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

2 escravos a José Mea (?) a	120$000	240$000
1 escravo a José Mea (?) a	100$000	100$000
2 escravos a Lourenço Pereira Justiniano a ...	80$000	160$000
1 escravo a Lourenço Pereira Justiniano a ...	60$000	60$000
3 escravos a Manuel de Araujo Souza a	120$000	360$000
2 escravos a Manuel de Araujo Souza a	100$000	200$000
1 "moleque" a Manuel de Araujo Souza a	80$000	80$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	100$000	200$000
2 escravos a Agostinho de Basto a	120$000	240$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	30$000	30$000
1 "molequinha" a Agostinho de Basto a	70$000	70$000
1 escravo a Manuel Lourenço a	120$000	120$000
4 "moleques" a Francisco António a	50$000	200$000
1 "molequinha" a Francisco António a	20$000	20$000
3 escravos a Francisco Roiz a	49$000	147$000
4 escravos a Francisco Roiz a	120$000	480$000
25 escravos a Manuel Roiz a	55$000	1.375$000
4 escravos a Manuel Roiz a	120$000	480$000
1 escravo doente a Manuel Roiz a	?	?
1 "cria que se vendeo com a mãe"	?	?
Soma de escravos negociados 120	Importância total de venda	10.389$000 réis

Apesar das carregações da Companhia, os lavradores do Pará e Maranhão continuavam a reclamar mão-de-obra para as suas terras agricultadas. Os lotes desembarcados nos portos de S. Luís e Belém não bastavam. Na leitura de certos documentos régios vê-se o cuidado da Coroa no sentido de sobrepujar a delicada questão da escassez de trabalhadores nos campos do norte do Brasil, especialmente a partir de 1773, quando se define a exportação crescente dos produtos tropicais comerciáveis, condignamente representados pelas carregações de couros, arroz, algodão, café e cacau (80).

Um edital fixado em 1773 nas capitanias do Pará e Maranhão (81) refere-se ao carinho há muito demonstrado pela realeza mandando o governador e capitão-general do

(80) Cf. Carregações do Pará e Maranhão.
(81) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

Estado publicar traslados nas cidades de S. Luís e Belém, através dos quais D. José I ordenava aos administradores da Companhia a introdução de maior número de escravos que se venderiam aos lavradores sem o menor lucro ou interêsse que não fôsse o do seu verdadeiro custo, a que se acrescentariam apenas as despesas de transporte (82). Afigura-se-nos que a Junta da Administração, em Lisboa, apesar do cerceamento do benefício imposto pelo referido decreto régio, não protestou. À Companhia não era nada conveniente incompatibilizar-se com a Coroa. Mesmo não havendo lucro, prejuízo não havia, dadas as carregações crescentes de produtos tropicais da colônia altamente comerciáveis nos mercados europeus. O lucro amealhado no tráfico da escravatura era real, mesmo vindo por vias travessas. A própria emprêsa mostrar-se-ia interessada, porquanto lhe convinha fomentar o cultivo de produtos tropicais mercantilizáveis que davam carga a seus navios que partiam de S. Luís e de Belém com destino a Lisboa. Daquela providência, porém, não resultou benefício algum para os colonos e até daria resultado contraproducente. Perdendo a Companhia nas carregações que fazia e passando a cobrar-se por inteiro do custo e transporte, passavam os escravos a ser mais caros do que até ali, como se vê da correspondência dos governadores do Pará e Maranhão, pelo que resolveram voltar à primeira forma de negociação (83).

O propósito da Coroa foi bom. O resultado é que foi atraiçoado. Apesar da venda fazer-se por preços altos, nem sempre conseguia a Companhia alcançar o capital desem-

(82) "a mente de Sua Magestade era favorecer a estes povos introduzindo-se-lhes escravos mais baratos" (Ibidem).

(83) "Vierão a sair os escravos muito mais caros que athé agora se venderão" (Oficio de Mello e Póvoas a Mello e Castro, datado do Maranhão a 26 de abril de 1774, in A.H.U. — M.M. n. 29, 1774-1775); "os escravos ficar a estes moradores em preços excessivos e ainda maiores do que athé agora lhes extorquião ficando sem efeito a moderação de preços da escravatura" (Oficio de Pereira Caldas a Pombal, de 8 de março de 1774 — Ibidem).

bolsado nos resgates e fretes. A perda, no entanto, era apenas aparente, visto que não era no proveito das vendas de escravos realizados no Pará e Maranhão que a emprêsa assentava a sua base lucrativa mas, sim, nos artigos exportados de Belém e São Luís, conforme demonstração do "Livro dos Balanços" da emprêsa (84).

Assim sendo, não causa nenhuma admiração o fato da Companhia ter prejuízo e não ganho em certas carregações de escravos (85). O malôgro, porém, era apenas fictício, visto a perda ser simulada. O lucro efetivo da gigantesca emprêsa colonial resultava do giro mercantil das frotas do Pará e Maranhão, bem como dos artigos de procedência européia, benefício oriundo, indubitàvelmente, do transporte de mão-de-obra escrava da África para a Amazônia brasileira.

Uma carregação de escravos no ano de 1774, segundo informe da mencionada carta de Joaquim de Melo a Martinho de Melo, datada do Maranhão a 26 de abril dêsse ano, deu à Companhia um prejuízo de 3.149$563 réis (86). A perda na política econômica de transporte de escravos era, realmente, enorme. Na verdade, uma simples consulta ao Livro de Balanços nos anos de 1770 a 1774 (87) projeta luz abundante sôbre o assunto, alicerçando a nossa tese de que, à medida que a Companhia evolue em sua política fomentista, colabora com o produtor oferecendo mão-de-obra a preço reduzido ainda que com aparente malfeitoria para os

(84) Vide o capítulo — Os Balanços da Companhia.
(85) Ibidem.
(86) Cf. Carta, in loc. cit. (A.H.U. — M.M. n. 29 — 1774-1775).
(87) Vejam-se os prejuízos no Pará e Maranhão:

Anos	*Carregações*	*N.º de escravos*	*Total da perda*
1770	7	941	2.017$874
1771	6	965	8.872$384
1772	11	1.139	11.062$650
1773	7	1.020	12.046$430
1774	9	963	16.571$172
			50.570$510

seus cofres. O ganho proveniente das exportações de Belém e S. Luís (88) dava, porém, cobertura para maiores danos do que os 50.570$510 réis despendidos nos cinco últimos anos contábeis da Companhia (89).

A perda, todavia, não era nada extraordinária. Um extrato de fatura, datado de Cacheu a 29 de janeiro de 1774 (90), confirma uma carregação de escravos feita por Filipe Damazio de Aguiar e Francisco José Gomes, administradores de Cacheu, para S. Luís do Maranhão na corveta Nossa Senhora da Oliveira, cujo capitão era Manoel Luís do Cabo. Os escravos, transportados por conta e risco dos interessados na Companhia, foram recebidos no pôrto de destino por José Vieira da Silva e Bonifácio José Lemos, administradores da emprêsa em S. Luís. O lote era de 220 escravos, conforme se vê no mapa abaixo.

(88) Em 1775 o valor dos gêneros exportados do Estado pela Companhia foi de 280.848$761 réis assim distribuídos : — 152.128$810 réis de Belém e 128.719$951 réis de S. Luís (Cf. As carregações do Pará e Maranhão).
(89) Veja-se a nota 87 dêste capítulo.
(90) A.H.U. — M.M. n. 29 (1774-1775).

RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE CACHEU PARA O MARANHÃO PELA COMPANHIA NA CORVETA NOSSA SENHORA DA OLIVEIRA — (JANEIRO DE 1774)

Número de escravos	Preços de venda aos lavradores no Maranhão (réis)	Valor (réis)	Número de escravas	Preços de venda aos lavradores no Maranhão (réis)	Valor (réis)
47 homens	a .... 80$000	3.760$000	52 mulheres	a .... 80$000	4.160$000
13 "	" .... 75$000	975$000	8 "	" .... 75$000	600$000
10 "	" .... 70$000	700$000	6 "	" .... 70$000	420$000
1 "	" .... 65$000	65$000	1 "	" .... 65$000	65$000
6 "	" .... 60$000	360$000	3 "	" .... 60$000	180$000
1 "	" .... 55$000	55$000	3 "	" .... 55$000	165$000
6 "	" .... 50$000	300$000	2 "	" .... 50$000	100$000
3 "	" .... 40$000	120$000	1 "	" .... 45$000	45$000
2 "	" .... 35$000	70$000	2 "	" .... 40$000	80$000
1 "	" .... 25$000	25$000	1 "	" .... 35$000	35$000
27 rapazes	" .... 80$000	2.160$000	1 "	" .... 25$000	25$000
1 "	" .... 75$000	75$000	1 "	" .... 20$000	20$000
1 "	" .... 70$000	70$000	16 raparigas	" .... 80$000	1.280$000
1 "	" .... 60$000	60$000	1 "	" .... 70$000	70$000
			1 "	" .... 35$000	35$000
			1 "	" .... 30$000	30$000
Soma de escravos: 120 homens e 100 mulheres			Importância total: 16.105$000 réis		

A negociação dêsses 220 escravos — 120 do sexo masculino e 100 do sexo feminino — produziu no Maranhão uma importância total líquida superior a 16 contos de réis — 16.105$000 réis distribuídos da maneira seguinte: 8.795$000 réis da venda de 120 escravos e 7.310$000 réis da negociação de 100 negras.

A Companhia gastou com semelhante carregação, segundo traslado feito pelos administradores Filipe Damazio de Aguiar e Francisco José Gomes, 934$000 réis em mantimentos e remédios; 1.618$705 em comissão de remessa; e, finalmente, 469$900 "por despeza feita com a dita corveta desde o dia em que acabou a descarga neste porto" (91). Ao todo — 3.022$605 réis. Na relação das despesas estarão faltando, quer-nos parecer, os montantes despendidos pela Companhia nos resgates em Cacheu e — é o que se nos afigura — durante a viagem. O resgate de escravos nos centros de origem fazia-se por permuta de gêneros e não a dinheiro, que o não havia. Êsses artigos procedentes de Portugal entravam sempre na negociação por preços mais elevados que o seu verdadeiro valor, porquanto a Companhia comprava a crédito e, por isso, mais caro. Nos mercados da África êsses preços subiam muito mais visto ser essa a forma de sofismar, isto é, dar menos dinheiro pelos escravos pagando, não obstante, o que lhe podiam. Em contrapartida, porém, os senhorios dos escravos, conhecedores do verdadeiro valor das mercadorias européias de permuta, pagavam a fraude com outra fraude aumentando, também, o valor de seus escravos de tal maneira que um negro de segunda era vendido como se fôsse de primeira e assim sucessivamente (92). Apesar dos preços serem ele-

---

(91) Ibidem.

(92) "A Companhia da por hum negro de primeira sorte reputado no valor de 100$000 réis um chapeu, uma espingarda e algum outro genero semelhante, que não tenhão mais valor que o de 80$000 réis; para não dar mais pelo dito negro, reputa os referidos generos no valor de 100$000 réis fazem-no subir ao preço de 120$000".
(Cf. Minuta sem data nem nome, in A.H.U. — M.P. de 1774).

vados, os lavradores das capitanias do Pará e Maranhão continuavam sequiosos de mão-de-obra africana.

De 30 de abril de 1774 data outra carregação de 131 escravos embarcados em Bissau por João da Costa e João António Pereira, administradores da Companhia, e transportados para Belém na corveta São Paulo, comandada pelo capitão Domingos António Chaves. A mercadoria humana, por conta e risco dos interessados na sociedade, foi entregue em Belém do Pará a Pereira Viana e António Coutinho de Almeida, gerentes da emprêsa (93). O rol que se segue realça os diferentes lotes de escravos negociados com os lavradores paraenses.

(93) Ibidem.

RELAÇÃO DE ESCRAVOS TRANSPORTADOS DE BISSAU PARA O PARÁ PELA COMPANHIA NA CORVETA S. PAULO — (ABRIL DE 1774)

Número de escravos	Preços de venda aos lavradores no Pará (réis)	Valor (réis)	Número de escravas	Preços de venda aos lavradores no Pará (réis)	Valor (réis)
24 homens	a .... 80$000	1.920$000	13 mulheres	a .... 80$000	1.040$000
4 "	" .... 75$000	300$000	7 "	" .... 80$000	560$000
8 "	" .... 70$000	560$000	2 "	" .... 75$000	150$000
1 "	" .... 65$000	65$000	2 "	" .... 70$000	140$000
1 "	" .... 62$000	62$000	3 "	" .... 60$000	180$000
9 "	" .... 60$000	540$000	1 "	" .... 60$000	60$000
2 "	" .... 55$000	110$000	1 "	" .... 45$000	45$000
2 "	" .... 50$000	100$000	4 "	" .... 40$000	160$000
2 "	" .... 40$000	80$000	1 "	" .... 30$000	30$000
1 "	" .... 39$500	39$500	13 raparigas	" .... 80$000	1.040$000
4 "	" .... 30$000	120$000	1 "	" .... 75$000	75$000
1 "	" .... 20$000	20$000	3 "	" .... 70$000	210$000
8 rapazes	" .... 80$000	640$000	2 "	" .... 60$000	120$000
4 "	" .... 70$000	280$000	2 "	" .... 45$000	90$000
1 "	" .... 60$000	60$000	1 "	" .... 30$000	30$000
1 "	" .... 50$000	50$000			
2 "	" .... 45$000	90$000			
Soma de escravos: 75 homens e 56 mulheres			Importância total: 8.956$500 réis		

O tráfico dessa carregação de 131 escravos — 75 homens e 56 mulheres — alcançou no Pará apenas 8.956$500 réis : 5.026$500 da venda de 75 escravos do sexo masculino e 3.930$000 da negociação de 56 do sexo feminino.

Com o costeamento da corveta S. Paulo a Companhia gastou o seguinte :

506 alqueires de arroz a 780 réis	394$680
4 vacas	27$000
12 alqueires de arroz a 400 réis	4$800
120 abóboras	7$200
80 galinhas a 100 réis	8$000
1 frasqueira de aguardente	12$000
42 esteiras a 100 réis	4$200
2 panos brancos a 500 réis	1$000
100 panelas "de fumar"	1$000
Tabaco	6$000
1 peça "de bertanha"	3$000
1 barril de azeite "vermelho"	9$000
1 frasqueira de azeite	3$600
1 1/2 côvado de pano	1$500
12 facas	1$000
200 balas	2$000
100 tigelas	1$500
?	18$000
"Comedorias ao capitão e oficiais de 38 días a 800 réis	30$400
TOTAL	535$880 réis

Além dessa despesa, a Companhia teve outros gastos : 557$510 réis "em terra" (com os resgates ?) e 662$970 réis "na comissão" (94). Ao todo a emprêsa despendeu a importância de 1.756$360 réis, salvo êrro de cálculo ou de leitura de nossa parte.

Até abril de 1774, os melhores escravos provenientes de Cacheu e Bissau eram vendidos aos lavradores no Pará e no Maranhão a 80$000 réis. Em junho dêsse mesmo ano,

(94) Ibidem.

porém, já eram necessários 120$000 réis para se adquirir um bom escravo da Guiné nas capitais do norte do Brasil (95). Pouco ou nada adiantou, pois, o mencionado edital de D. José I de 1774, ordenando aos administradores da Companhia a introdução de maior número de escravos que se venderiam aos colonos sem o menor lucro. Teria havido abuso por parte da emprêsa? Afigura-se-nos que a alta de preços deve-se, todavia, ao aumento das despesas de transporte e à maior dificuldade encontrada nos centros de resgates do Atlântico africano, onde o trato estava sujeito a uma série de fatores — conflito entre os régulos, fuga de escravos, falecimentos (96), epidemias, maior ou menor dificuldade de penetração continental e outras razões que condicionavam os resgates nos mercados produtores de mão-de-obra escrava. Apesar da elevação dos preços de venda nas capitais do norte do Brasil, a Companhia teve um prejuízo de 637$916 réis na carregação de junho de 1774 (97), sinal evidente das dificuldades encontradas pelos administradores da sociedade nos centros africanos ou — o que é muito provável — durante a viagem. A escassez de mão-de-obra nas áreas agrícolas do Pará e Maranhão contribuiria, outrossim, e de maneira decisiva, na alta do custo dos escravos introduzidos pela Companhia em junho de 1774.

No ano seguinte, porém, o mercado foi normalizado. Uma carta de João Pereira Caldas a Martinho de Melo e Castro, datada do Pará a 27 de julho de 1775, menciona uma fatura de 200 escravos provenientes dos portos de Ca-

---

(95) Veja-se o extrato de fatura da carregação de junho de 1774 procedente de Bissau (Ibidem).

(96) Segundo o Livro dos Balanços — ano de 1770 — só com escravos fugidos e falecidos em Cacheu e Bissau entre os anos de 1763 e 1768 tivera a Companhia um prejuízo de 14.32$840 réis, o que representa a média anual de cêrca de 2.400$000 réis. De 1769 a 1772, apenas em Cacheu, 207 escravos, no valor de 14.000$500 réis foram dados pelos administradores da Companhia como mortos e fugidos (Cf. Demonstração do Balanço de 1772).

(97) Cf. Extrato de fatura da carregação de junho de 1774 procedente de Bissau, in A.H.U. — M.P. de 1774.

cheu e Bissau, sendo os melhores lotes vendidos aos lavradores por 80$000 réis a peça (98). Nessa carregação os administradores da Companhia apuraram no Pará 14.144$500 réis, importância oriunda da venda dos 200 escravos aos colonos da capitania (98). A despesa da privilegiada instituição com o costeamento da corveta e comissões foi de 2.499$029 réis. Restaria saber, todavia, o gasto com os resgates na Guiné para apurarmos a contabilidade dessa carregação.

Em novembro de 1778, quando a Companhia já havia sido extinta por D. Maria I (100), os poucos escravos senhoreados pelo comissário Luís António no Maranhão foram vendidos em praça pública, conforme ordens recebidas da Junta da Administração que se encontrava, nessa data, às voltas com a liquidação dos fundos da emprêsa (101). Sabe-se, por exemplo, que nessa altura do século XVIII a gerência da antiga sociedade mercantil apurou em S. Luís a quantia de 22.814$098 réis, resultante da venda de 287 escravos — 162 de Bissau e 125 de Cacheu — aos lavradores maranhenses (102), o que equivale dizer que o preço médio por peça andava, então, beirando a casa dos 80$000 réis. Com a extinção da emprêsa monopolista haveria, seguramente, uma enorme retração do tráfico negreiro, grandemente repercussiva na alta geral dos preços de escravos nos mercados consumidores da colônia. O aflitivo diminuendo que se segue ao aniquilamento da Companhia, resultante do ato político de D. Maria I, vê-se com nitidez nas palavras escritas em 4 de novembro de 1778 por Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro : "como estes povos *se degolam uns aos outros subindo os escravos a um*

---

(98) Idem, C.P. n. 35 (1774-1776).
(99) Ibidem.
(100) Vide o capítulo — Os apologistas.
(101) Cf. Instituição da Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.
(102) Cf. Carta de Joaquim de Mello e Povoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 4 de novembro de 1778, in A.H.U. — M.M. n. 32 (1778-1779).

exorbitante preço (103), quando veio o segundo navio me lembrei de que a mente de Sua Magestade era a de favorecer estes povos introduzindo-lhe os escravos, assim ordenei ao dito Luís António vendesse os escravos como pudesse contanto que não fosse em Praça" (104). O govêrno procurava, com efeito, impedir os leilões de escravos, onde os lavradores subiam os preços em prejuízo próprio e "se degolam uns aos outros", expressiva mostra do encolhimento do tráfico da escravatura no ocaso do século XVIII, numa época em que a ocupação econômica das terras exigia mão-de-obra abundante, dado o rítmo de crescimento orgânico da agricultura comercial.

Para a mantença da rota negra — mal necessário do processo de desenvolvimento econômico do Estado do Grão Pará e Maranhão — a Companhia sustentava uma respeitável frota. Repare-se no elevado número de navios negreiros da emprêsa (105). Seguramente 18 barcos andavam nos resgates da África atlântica, assim distribuídos : na rota de Bissau operavam 10 navios — São José, São Sebastião, Santo António, Nossa Senhora da Esperança, São Pedro, São Pedro Gonçalves, Nossa Senhora do Cabo, São Francisco Xavier, São Paulo e Nossa Senhora da Oliveira; nos resgates de Cacheu achavam-se 8 navios, 7 dos quais navegavam na rota de Bissau — Santo António, São José, São Pedro, Nossa Senhora da Esperança, São Francisco Xavier, São Pedro Gonçalves, São Paulo e Nossa Senhora das Necessidades; no trato de Angola, já no Atlântico Sul, andavam mais 8 navios, sendo que um deles (Nossa Senhora do Cabo) navegava, também, na rota de Bissau — Santa Ana, Nossa Senhora da Atalaia, São Luís, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora Mãe de Deus, São João Batista, São Lázaro e Nossa Senhora do Cabo (106).

---

(103) O grifo é nosso.
(104) Veja-se a mencionada carta.
(105) Cf. Mapa dos escravos africanos introduzidos no Estado pela Companhia do Grão Pará e Maranhão (1757-1778).
(106) Ibidem.

Graças aos extratos de faturas sabe-se que a Companhia introduziu no Estado do Grão Pará e Maranhão, pelo menos, 25.365 escravos (107). A Guiné (Cacheu e Bissau) e Angola, respectivamente acima e abaixo do Equador, eram os grandes mananciais de trabalhadores para as terras agricultadas do norte do Brasil. O tráfico de escravatura era feito, então, sem predomínio sensível de qualquer das duas áreas geo-econômicas da África Ocidental, apesar da tênue preeminência da Guiné.

Na venda de escravos os administradores da Companhia eram obrigados pela Coroa a dar preferência — em igualdade de condições — aos lavradores. O intento da realeza era, naturalmente, o de evitar, na medida do possível, a perniciosa ação dos atravessadores. As ordens de Lisboa emanadas do Conselho Ultramarino nesse sentido eram insistentes. Aos governadores e capitães-generais competia executar as determinações régias, banindo do tráfico os dardanários especuladores que tantos malefícios acarretavam à agricultura com o encarecimento da mão-de-obra escrava (108). A elevação geral dos preços era incompatível com a política econômica fomentista da monarquia. A Coroa, ao mesmo tempo que procurava eliminar o contrabando e outro intermediário açambarcador, executava uma política grandemente favorável à baixa de preços da mão-de-obra, isentando a Companhia do pagamento de direitos de entrada de escravos nas capitanias do Pará e Maranhão (109).

Escravos africanos e artigos de procedência européia (110) eram, geralmente, negociados a prazo com os colonos. Os gêneros agrícolas comerciáveis (arroz, algodão, café, cacau, etc.) constituíam as melhores formas de pagamento.

---

(107) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778). Veja-se, outrossim, o quadro demonstrativo: — Montante e valor dos escravos africanos introduzidos no Pará e Maranhão pela Companhia (1757-1777).
(108) A.H.M.F. — L.A.S.E. n. 83.
(109) Idem, L.R.C.P.J.C.G.P.M. n. 1.
(110) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

Em 1777 os lavradores do Estado deviam à Companhia 900.000$000 réis da compra de escravos africanos (111). Nessa altura do século XVIII, os administradores de S. Luís e Belém já haviam recebido dos agricultores do Pará e Maranhão a importância de 1.242.048$526 réis proveniente dos adiantamentos de escravos africanos e mercadorias européias, cujo saldo devedor datava dos primeiros anos do giro mercantil da sociedade (112). A arrecadação dessas imensas dívidas foi um dos grandes tormentos da Jnuta Liquidatária dos fundos da Companhia, a partir de 1778 (113).

Outras áreas geo-econômicas do Brasil, além do Pará e Maranhão, também receberam escravos transportados pelos navios da Companhia. Alguns lotes de mão-de-obra africana foram, realmente, desembarcados nos portos da Bahia e do Rio de Janeiro. É o que informam os "Livros dos Balanços" da emprêsa guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (114). Ignoramos, no entanto, o mecanismo do tráfico para essas regiões do Atlântico brasileiro.

Sabe-se, outrossim, que uma rica corrente de comércio abastecia os campos auríferos de Mato Grosso, desejosas de mão-de-obra escrava. Da baía do Guajará, em Belém, os comboieiros e comerciantes das minas (115) transportavam, através do vale do Madeira, em canoas de índios remeiros, os ambicionados artigos de procedência européia para os dourados arraiais de Mato Grosso (116). Engrossando o tráfico encontram-se os escravos da Guiné e Angola que iam mourejar nas minas, sobretudo de Vila Bela, cujo aprovisionamento em víveres, ferramentas e têxteis era feito, em grande monta, pelos caixeiros-viajantes do Madeira,

---

(111) A.H.U. — C.P. n. 37 (1777-1778).
(112) Ibidem.
(113) Vide o capítulo — Instituição da Junta Liquidatária...
(114) A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.
(115) Cf. "Termos de Assinaturas dos Comboieiros e Comerciantes das Minas de Mato Grosso", in A.P.P.C.M. — Códice n. 1112.
(116) Veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

magnífica via de penetração continental em boa parte organizada pela Companhia (117).

Os lucros oriundos da rota do Madeira seriam deveras avultados. Um escravo, por exemplo, que era adquirido pelos lavradores no Pará e no Maranhão por 80 a 120$000 réis — preço máximo que alcançaram no Estado, conforme ficou demonstrado — era vendido nas áreas auríferas de Mato Grosso por 200 oitavas ou 300$000 réis. Ademais, algumas escravas chegaram a ser negociadas por dois arráteis de ouro (118) ou 384$000 réis (119), expressiva mostra do incitamento mercantil da Companhia, cuja ação fomentista contribuiu de forma decisiva para a humanização e ocupação econômica de desmedido trecho do território brasileiro.

(117) Cf. "Memorial que se entregou ao governador e capitão-general de Mato Grosso, Luiz Pinto de Souza, pela Junta da Administração da Companhia", in A.H.M.F. — L.G.E.C.C.G.P.M. n. 91.

(118) O arrátel, pêso antigo de 16 onças, valia 459 gramas.

(119) Cf. "Memoria dos Preos queç no Mato Grosso são vendidos os generos molhados e secos", in A.H.U. — C.P. n. 33 (1772). Sôbre os outros gêneros veja-se o capítulo — Os artigos de procedência européia.

d) OS ARTIGOS DE PROCEDÊNCIA EUROPÉIA

A JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA, com sede em Lisboa (1), mantinha escritórios comerciais nas importantes praças européias de trânsito e de consumo : no Mar do Norte, no Báltico e no Mediterrâneo (2).

Em maio de 1759, quando a gigantesca emprêsa colonizadora ainda ensaiava sua ação mercantilista, os artigos provenientes das áreas geo-econômicas tropicais atlânticas do rico patrimônio da Coroa eram enviados de Lisboa para Londres à consignação de "Thomas, Thomas e Filhos" (3), sinal certo da organização, nessa altura do século XVIII, de uma feitoria da Companhia na capital da Inglaterra. Em 6 de maio de 1760 a Junta da Administração já mantinha um escritório comercial no pôrto de Londres, no curso inferior do rio Tâmisa. António Fernandes feitorizava, então, os interêsses da prestigiosa instituição pombalina nessa praça inglêsa (4).

Os produtos tropicais mais desejados pelas classes econômicas da Inglaterra eram a urzela (5) do Atlântico africano, especialmente a das ilhas de Cabo Verde, e o algodão maranhense (6). A forma de pagamento dêsses artigos

---

(1) Veja-se o capítulo — Instituição da Junta da Administração em Lisboa.
(2) Cf. A.H.M.F. — L.C.N.S.C.G.P.M. n. 74; L. Cr. C.G.P.M. n. 45-A; C.N.C.G.P.M. Liv. 96.
(3) Idem, L. Cr. C.G.P.M. n. 45-A.
(4) Idem, C.N.C.G.P.M. Liv. 96.
(5) Liquen empregado em tinturaria (Rocella tinctoria), de que se extrai uma bela côr azul violácea.
(6) Vejam-se os capítulos sôbre as carregações...

oriundos do ultramar português, transportados pelos navios da Companhia até o pôrto de Londres (7), era representada por cargas de chumbo, estanho, lonas, bombas para "agoar" navios, "pedreiros" (8) de ferro e baetas (9) azuis, brancas e encarnadas (10). A remessa das mercadorias era feita por conta e risco dos interessados na Companhia (11).

De Gênova a Junta da Administração recebia "ballas de papel florete de 32 resmas", que por ordem do deputado José Francisco da Cruz remetiam, da Itália, "Rollandelle e Basso", segundo consta do mencionado "Memorial" da Companhia do Grão Pará e Maranhão, que se acha guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (12). Em contrapartida, seguramente como forma de pagamento, Gênova recebia algodão e urzela do ultramar português, à maneira da Inglaterra, conforme consta de uma carta da Junta da Administração da emprêsa a "Rollandelle e Basso", datada de Lisboa a 5 de setembro de 1760 (13). Nesta data os italianos receberam, por conta e risco dos interessados na Companhia, trinta sacas de urzela de Cabo Verde (14).

As praças portuárias da Europa norte-ocidental engrossavam, outrossim, o tráfico atlântico da Companhia. Graças à rêde hidrográfica do "velho mundo", em que os rios correm quase sempre de sul a norte, paralelos uns aos ou-

---

(7) Os navios da Companhia navegavam regularmente nas rotas do Mar do Norte e do Báltico, sinal evidente da amplitude do tráfico da poderosa emprêsa ultramarina. Supúnhamos, a princípio, que os portuguêses estavam apenas nas rotas atlânticas mais dispendiosas e arriscadas (como sucedia nos séculos XV e XVI), ficando as rotas da Europa do Norte para os mercadores inglêses, flamengos, franceses e alemães. Isso, no entanto, não acontecia. Todos se achavam nas rotas do Mar do Norte e do Báltico, mais fáceis de navegar e menos dispendiosas.

(8) Guinchos de ferro.

(9) Pano de lã felpudo e que não foi apisoado.

(10) A.H.M.F. — M. n. A, Liv. 62; A.H.U. — C.P. n. 33 (1772).

(11) Idem, M. n. A. Liv. 62.

(12) Ibidem.

(13) Idem, C.N.C.G.P.M. Liv. 96.

(14) Ibidem.

tros, cada via fluvial constitui um magnífico caminho de penetração até o centro da Europa. Dado o condicionalistamo físico do continente, em que as bacias se acham separadas por relêvos altamente favoráveis, foi possível aí escavar canais perpendiculares na direção sul-norte. Assim sendo, não admira a intensidade de navegação interior, desde o Loire e Sena, na França, até o Oder, a leste da Alemanha (15). O principal elo da cadeia de navegação fluvial européia assenta na Bélgica e na Holanda, entre os cursos do Escalda, do Mosa e do Reno, com ramificações em direção à bacia do Sena, do Veser e do Elba (16). Compreendemos, portanto, que a Junta da Administração da Companhia do Grão Pará e Maranhão mantivesse, graças a êsses feixes de vias continentais de troca mercantil, assíduas relações com os grandes mercados portuários de Antuérpia, Roterdão, Amsterdão e Hamburgo, excelentes eixos e charneiros da navegação fluvial européia com o tráfico marítimo colonial da emprêsa pombalina.

De Hamburgo, os administradores da Companhia recebiam peças de panos de linho, garrafões, frascos e frasqueiras de vidro, artigos que eram remetidos para os armazéns de Lisboa por conta da sociedade por Paulo Paulsen, em obediência às ordens recebidas do deputado Domingos de Bastos Viana (17). Aos 26 de junho de 1757 deram entrada nas casas da Companhia, à Boa Vista, 800 garrafões de vidro e 100 peças de panos "de Olanda", mercadorias enviadas de Hamburgo por Paulo Paulsen (18). Em 1761, o feitor da Companhia em Hamburgo era João Schuback, segundo consta de uma carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 30 de abril dêsse ano (19).

---

(15) Cf. Blanchard, Raul — Géographie de l'Europe. Paris, 1936.
(16) Ibidem.
(17) A.H.M.F. — M. n. A, Liv. 62.
(18) Ibidem.
(19) Idem, C.N.C.G.P.M. Liv. 96.

De Amsterdão, a Companhia recebia barrís de óleo de linhaça (20), de alvaiade (21) e de ocra (22), conforme registro de entrada de mercadorias nos armazéns da Boa Vista, em Lisboa, datado de 6 de dezembro de 1757 (23). De Lisboa, como uma das formas de pagamento, os administradores da emprêsa remetiam sacas de urzela de Cabo Verde. Sabe-se, ademais, pelos "Livros das Carregações" guardados no Arquivo do Ministério das Finanças, em Lisboa, que a 31 de maio de 1759 a Junta da Administração despachou, por conta e risco dos interessados na Companhia, 25 sacas de urzela à consignação de Jacobus Johannes Vandewall, feitor em Amsterdão (24).

Outrossim, segundo consta de uma carta da Junta a Domingos Luís da Costa (25), datada de Lisboa a 6 de maio de 1760, a Companhia remeteu para o seu escritório comercial de Amsterdão 200 sacas de urzela das ilhas de Cabo Verde, recebendo na torna-viagem âncoras, pregos, mastros e ferragens diversas (26). Panos para mastreação, lonas, enxárcia (27) e facas engrossavam as remessas dos artigos procedentes de Amsterdão, conforme consta do registro de carga enviado por Jacobus Johannes Vandewall a António dos Santos Pinto, um dos deputados da Junta da Adminis-

---

(20) A linhaa é a semente de linho. É muito coneecida a cataplasma, linhaça reduzida a farinha que se aplica como emoliente sôbre tumores e feridas.
(21) Trata-se de um carbonato natural de chumbo, formado de 16,5 de ácido carbônico e de 83,5 de óxido de chumbo. Tem muitas aplicações nas artes. É uma substância vítrea, que apresenta um lustre metálico branca ou amarelada.
(22) Ocra ou ocre — argila cuja coloraão é devida à presença do óxido de ferro. A ocra amarela, além do óxido de ferro, possue óxido de manganês. Há ainda a de côr vermelha, argila que só difere da ocra amarela em esta ser hidratada e aquela anidra. Tem diversas aplicaões : par destemperar as tintas, prservar as madeiras dos efeitos da água e para o fabríco dos papéis pintados.
(23) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62.
(24) Idem, L. Cr. C.G.P.M. n. 45 A.
(25) Trata-se, certamente, de algum feitor a serviço da Companhia.
(26) A.H.M.F. — C.N.C.G.P.M. Liv. 96.
(27) Conjunto dos cabos fixos que de um e outro lado ou bordo do navio seguram os mastros e os mastaréus.

tração da Companhia, em novembro de 1756 (28). No ano seguinte, em agôsto de 1757, António dos Santos Pinto recebeu 150 barrís de pólvora fina, enviada de Amsterdão por Jacobus Johannes Vandewall, por conta e risco da emprêsa mercantil (29).

Cádis e Marselha recebiam, igualmente, produtos tropicais transportados pelos navios da emprêsa pombalina. Graças a uma carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 21 de outubro de 1760, sabe-se que o feitor da Companhia em Cádis, nessa época, era Verdue Vincent (30). Em Cádis, bem como em Marselha, a urzela de Cabo Verde tinha grande aceitação (31). As melhores formas de pagamento dêsse artigo das ilhas atlânticas do patrimônio da Coroa portuguêsa e, bem assim, de outros produtos comerciáveis de procedência ultramarina, eram os famosos panos de França e as "ancoretas" de ferro de Castela. Marselha e Cádis eram, respsctivamente, os portos do Mediterrâneo Ocidental europeu de saída dêsses artigos industriais que engrossavam as rotas atlânticas da Companhia (32).

As carregações européias eram, todavia, superiormente representadas pelas mercadorias seguintes, algumas do reino: artigos alimentícios (azeite, vinho, aguardente, queijos, presuntos, farinha, biscoito, sal, vinagre, manteiga, carne, azeitonas, marmelada, bacalháu, chouriços, paios e toucinho), ferragens diversas, sobretudo ferramentas destinadas ao trabalho colonial (machados, foices, gadanhas, enxadas, enxadões e pregos), armamento, munição, pólvora, louças, chapéus finos, sombreiros de sol, pedras aparelhadas para moinhos de descasque de arroz e têxteis "de diferentes sortes" (33).

(28) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62.
(29) Ibidem.
(30) Idem, C.N.C.G.P.M. Liv. 96.
(31) Ibidem.
(32) A.H.U. — C.P. n. 33 (1772).
(33) A.H.M.F. — L. Cr. C.G.P.M. n. 45-A.

Êsses e outros artigos provenientes das diversas praças da Europa poderão ser vistos nos quadros demonstrativos que se seguem, organizados com os elementos extraídos dos "Livros das Cargas dos Navios por Saída" (34) e dos "Livros das Carregações" (35) da Companhia do Grão Pará e Maranhão, que se acham guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa.

ARTIGOS DE PROCEDÊNCIA EUROPÉIA

(EXPORTAÇÃO DE LISBOA PARA O ULTRAMAR)

NAVIOS	CAPITÃES	PARTIDAS DE LISBOA	PORTOS DE DESTINO	CARREGAMENTOS
São José	Filipe de Figueiredo Gouvea	23/1/1762	Bissau	12 barrís de biscoito, 2 de azeite, 12 de vinho, 220 de pólvora, 2 pipas de vinagre, 368 frasqueiras de aguardente, 21 rolos de tabaco e diversos fardos, caixas e embrulhos.
São Marçal (?)	Bernardo	1762	Cacheu	100 barrís de pólvora, 6 dúzias de barretes e 100 de taboado.
São Sebastião	José Gomes Ribeiro	1762	Cacheu	14 dúzias de barretes, 2 peças de artilharia e 250 balas.
São Domingos	?	1762	Cabo Verde	7 barrís de farinha, 12 de vinho, 4 de vinagre, 2 de azeite, 30 de biscoito, 420 frasqueiras de aguardente, 9 barras de ferro, 30 peças de cabos, 1 sino, 1 embrulho, 1 fardo e 1 pacote.

(34) Idem — L. C. N. S. C. G. P. M. n. 74.
(35) Idem — L. Cr. C. G. P. M. n. 45-A.

São Lázaro	Agostinho dos Santos	1.º/5/1762	S. Luís do Maranhão	12 barrís de farinha, 35 de manteiga, 3 de bolacha, 30 de azeite, 10 de azeitonas, 50 de biscoito, 180 de vinho, 50 de vinagre, 60 de pólvora, 10 barras de chumbo, 16 caixas de queijos, 3 embrulhos com ferragens, 2 de serras, 19 caixões de chapéus, 48 de fazendas, 12 de louça, 157 barras de ferro, 30 fôlhas (?) de cobre, 3 barricas de bacalhau, 100 frasqueiras de aguardente, 8 caixas de marmelada, 95 moios de sal, 3 caixas de cobre, 4 pedras de moínho e mais 7 caixas de fazendas.
São Luís	Gaspar dos Reis	1.º/5/1762	S. Luís do Maranhão	8 barrís de farinha, 48 de pólvora, 13 de bolacha, 20 de azeite, 25 de manteiga, 30 de vinagre, 1 de chouriços, 2 de presuntos, 120 de vinho, 26 de farinha, 2 de vinagre, 12 de manteiga, 50 de biscoito, 10 barricas de azeitonas, 12 caixas de queijos, 100 frasqueiras de aguardente, 24 caixotes de fazendas, 2 de estanho, 2 embrulhos de fardos, 8 caixas de louças, 125 barras de ferro, 7 de chumbo, 5 caixotes de ferragens e 190 moios de sal.
Santa Anna e S. Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes	1.º/5/1762	Belém do Pará	27 barrís de azeitonas, 6 de breu, 25 de farinha, 50 de manteiga, 2 de chouriços, 5 de presuntos, 20 de biscoitos, 300 de vinho, 60 de vinagre, 30 de azeite,

				175 de pólvora, 49 panos de linho, 2 fardos, 2 frasqueiras, 10 pipas e 97 frasqueiras de aguardente, 15 dúzias de louças, 519 barras de ferro, 223 moios de sal, 44 caixas de ferragens, 9 pacotes de panos de linho, 37 caixotes de chapéus, 12 caixas de cera, 172 caixotes de ferragens, 7 de vidros e 25 de louça.
Nossa Senhora do Cabo	Manoel da Cunha Betancourt	1.º/5/1762	Belém do Pará	24 pacotes, 12 fardos, 15 caixas de louças, 9 de queijos, 131 caixotes de ferragens, 8 caixões de cera, 5 de vidro, 8 cunhetes de estanho, 249 moios de sal, 200 barrís de vinho, 20 de pólvora, 2 de paios, 20 de biscoitos, 40 de vinagre, 50 de maneiga, 5 de presuntos, 1 de chouriços, 29 de farinha, 30 de azeite, 5 barricas de bacalhau, 246 frasqueiras e 10 pipas de aguardente e 48 pacotes de panos de linho.
São Marçal Nossa	Bernardo Franco	23/12/1762	Cabo Verde e Bissau	3 caixões de espingardas, 623 barras de ferro, 8 barrís de biscoitos, 2 de vinagre, 2 de azeite, 9 de vinho, 80 de pólvora, 1 de breu, 2 pipas de aguardente, 12 rolos de tabaco, 4 peças de cabos, 1 cunhete de balas, 1 embrulho de espadas, estanho e alguns pacotes, fardos e caixas.
Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	5/3/1763	Cacheu	2 caixotes de vidros, 3 frasqueiras, 14 dúzias de taboado, 994 barras de ferro, 12 rolos de tabaco, 10 panelas de

				ferro, 1 baú, 1 barril de chumbo, 16 de biscoitos, 6 de farinha e 2 de azeite.
Nossa Senhora da Conceição	José Gomes Ribeiro	5/3/1763	Cacheu e Cabo Verde	2 barrís de biscoitos, 1 de presunto, 2 de manteiga, 1 de vinho, 3 de azeite, 1 de vinagre, 5 de farinha, 1 de carne, 100 de pólvora, 3 pipas e 166 frasqueiras de aguardente, 993 barras de ferro, 12 rolos de tabaco, 2 caixotes de chapéus, 3 sinos e 11 pedras de rebolos de ferreiros.
São Paulo	José da Silva Costa	5/3/1763	Bissau e Cabo Verde	2 barricas de farinha, 8 barras de biscoito, 11 de vinho, 2 de azeite, 606 barras de ferro, 4 peças de cabo, 2 pipas e 220 frasqueiras de aguardente, 81 barrís de pólvora, 12 rolos de tabaco e um caixão de armas.
São Lázaro	Gaspar dos Reis	11/4/1763	S. Luís do Maranhão	20 caixas de fazendas, 14 barrís de munição, 100 de vinho, 40 de azeite, 80 de biscoito, 3 de presunto, 1 de paio, 1 de chouriços, 20 de manteiga, 12 chapas de cobre, 200 barras de ferro, 80 barrís de pólvora, 120 frasqueiras de aguardente, 12 barrís de azeitona, 2 caixas de marmelada, 3 barricas de bacalhau e 60 barrís de vinagre.
N. Senhora Madre de Deus	Luís Ferreira Braga	1763	Belém do Pará	53 barrís de manteiga, 2 de azeite, 80 de vinho, 15 de farinha, 15 de biscoito, 30 de azeitonas, 3 de paios, 2 de chouriços, 3 de presuntos, 20 de vinagre,

				10 de facas, 7 de chumbo, 30 de pólvora, 6 frasqueiras, 517 frasqueiras de aguardente, 12 caixotes, 6 caixotes de chapéus e 32 caixas de louça.
São Luís	Manoel Travassos	9/7/1763	Belém do Pará	15 barrís de biscoito, 25 de manteiga, 2 de paios, 1 de chouriços, 15 de azeite, 2 de presuntos, 2 de toucinho, 1 de carnes, 30 de pólvora, 20 de vinagre, 36 barricas de farinha, 411 frasqueiras de aguardente, 4 caixotes de chapéus, 36 de louça, 8 barrís de facas, 3 cunhetes de balas, 1 caixão de espingardas, 7 barrís de chumbo, 193 barras de ferro, 48 dúzias de garrafas, 600 dúzias de louça e 88 moios de sal.
S. Sebastião	Manoel Salgado	9/7/1763	Belém do Pará	80 barrís de vinho, 10 de azeite, 20 de vinagre, 58 moios de sal, 265 frasqueiras de aguardente, 13 caixas de louças, 2 de chapéus, 31 caixotes de ferragens e 2 cunhetes de balas.
São José	Filipe de Figueiredo Gouvea	9/7/1763	Belém do Pará	40 barrís de farinha, 80 de vinho, 10 de azeite, 25 de manteiga, 20 de vinagre, 48 moios de sal, 229 frasqueiras de aguardente, 39 caixas de ferragens, 3 caixotes de chapéus, 6 dúzias de facas, 13 caixas de louça, 48 dúzias de garrafas e 207 barrís de ferro.

São João Baptista	José d'Oliveira Bulhão	9/7/1763	Belém do Pará	90 barrís de vinho, 10 de munição, 12 de farinha, 8 de biscoito, 15 de azeitonas, 2 de presuntos, 18 de vinagre, 9 de facas, 6 de chumbo, 28 de pólvora, 611 frasqueiras de aguardente, 8 caixotes e 11 caixas.
Santo António	?	19/11/1763	Cacheu	11 frasqueiras, 680 barras de ferro, 11 rolos de tabaco, 9 panelas de ferro, 1 barril de chumbo, 12 de biscoito, 3 de azeite e 7 de farinha.
São Tomé	Roque José Lisboa	16/1/1764	Cabo Verde	9 barrís de farinha, 13 de vinho, 6 de vinagre, 4 de azeite, 30 de biscoito, 532 frasqueiras de aguardente, 11 barras de ferro, 26 peças de cabos, 3 embrulhos, 5 pacotes e 6 fardos.
S. Domingos	Verissimo Duarte Rosa	1764	Cabo Verde	22 barrís de biscoito, 602 frasqueiras de aguardente, 19 barrís de vinho, 11 de farinha, 3 de vinagre, 2 de azeite, 5 fardos, 7 pacotes e 2 embrulhos.
S. Francisco Xavier	Manoel Gomes	23/1/1764	Cacheu e Cabo Verde	3 peças de artilharia, 8 dúzias de baretes, 84 barrís de pólvora, 11 de farinha, 22 de vinho, 8 de vinagre, 5 de azeite, 32 de biscoito, 25 peças de cabos, 11 pacotes e 3 fardos.
São Marçal	Bernardo Franco	1764	Cabo Verde e Bissau	31 barrís de biscoito, 5 de azeite, 11 de vinho, 37 de pólvora, 427 frasqueiras de aguardente, '15 rolos de tabaco, 6 fardos, 11 caixas e 3 embrulhos.

São Pedro	Manoel José	1764	Cacheu	79 barrís de pólvora, 9 dúzias de barretes, 1 peça de artilharia e 320 balas.
N. Senhora da Conceição	José Gomes Ribeiro	1764	Angola	23 barrís de farinha, 32 de vinho, 20 de pólvora, 326 frasqueiras de aguardente e diversas caixas, fardos e pacotes.
N. Senhora da Esperança	José Ferreira de Azevedo	2/2/1764	Bissau	3 barrís de azeite, 23 de vinho, 56 de pólvora, 4 de vinagre, 604 frasqueiras de aguardente e diversos pacotes, caixas e fardos.
São Lázaro	Gaspar dos Reis	3/3/1764	Angola	42 barrís de vinho, 36 de pólvora, 436 frasqueiras de aguardente, e diversas caixas e fardos.
S. Joaquim	Manoel da Silva Thomaz	1764	Cabo Verde	2 caixões de espingardas, 9 barrís de biscoito, 3 de vinagre, 1 de breu, 3 de azeite, 37 de pólvora, 11 rolos de tabaco e diversas caixas e fardos.
São Paulo	António José de Carvalho	25/4/1764	S. Luís do Maranhão	37 barrís de pólvora, 15 de azeite, 9 de farinha, 23 de vinagre, 2 de presuntos, 2 de chouriços, 120 de vinho, 30 de biscoito, 9 barricas de azeitonas, 200 frasqueiras de aguardente e diversos caixotes.
Nossa Senhora das Necessidades	Gonçalo Pacheco de Mello	25/4/1764	S. Luís do Maranhão	38 moios de sal, 2 caixas de cobre, 2 pedras de moínho, 8 caixas de fazendas, 11 caixões de chapéus, 15 barrís de farinha, 79 de vinho, 3 de vinagre e 5 caixas de louça.

N. Senhora do Cabo	Manoel da Cunha Betancourt	10/7/1764	Angola	Diversas caixas, fardos e pacotes.
N. Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos	10/7/1764	Belém do Pará	19 barrís de azeitonas, 3 de breu, 25 de farinha, 52 de manteiga, 2 de presuntos, 1 de chouriços, 326 de vinho, 163 de pólvora, 98 frasqueiras de aguardente e diversas caixas e caixotes.
Madre de Deus	Manoel Travassos	10/7/1764	Belém do Pará	16 caixas diversas, 72 caixotes de ferragens, 200 barrís de vinho, 30 de biscoito, 22 de pólvora, 9 pipas e 326 frasqueiras de aguardente e 48 pacotes de panos.
S. Sebastião	Verissimo Duarte Rosa	1.º/10/1764	Cabo Verde e Cacheu	2 caixões de espingardas, 326 barras de ferro, 9 barrís de biscoito, 3 de vinagre, 2 de azeite, 11 de vinho e diversos pacotes, fardos e caixas.
Santo António	Miguel Pereira da Costa	13/10/1764	Cabo Verde e Bissau	15 barrís de vinho, 1 de vinagre, 3 de azeite, e diversas caixas e fardos.
São Thomé	António da Silveira	16/10/1764	Cabo Verde	1 caixão de espingardas, 5 barrís de biscoito, 2 de vinagre, 1 de breu, 2 de azeite, e diversas caixas, fardos e pacotes.
S. Domingos	Roque José Lisboa	6/11/1764	Cabo Verde	3 barrís de vinagre, 9 rolos de tabaco e diversas caixas, fardos, pacotes e pipas.
S. Francisco Xavier	Manoel Gomes de Almeida	6/11/1764	Cacheu	68 barrís de pólvora, 2 peças de artilharia, 208 balas e diversas caixas e fardos.

São Pedro Gonçalves	Bernardo Franco	2/1/1765	Cabo Verde Bissau	9 barrís de vinho, 2 de vinagre, 3 de azeite e diversas caixas, fardos e pacotes.
São Pedro	António Florêncio	26/12/1771	Bissau	2 barrís de azeite, 25 de vinho, 30 de pólvora e diversas caixas e pacotes.
N. Senhora da Conceição	Miguel Pereira da Costa	26/12/1771	S. Luís do Maranhão	48 barrís de pólvora, 15 de azeite, 8 de farinha, 12 de vinagre, 180 de vinho e diversas caixas e caixotes.
N. Senhora do Rosário	Matheus Francisco	26/12/1771	Bissau	3 barrís de azeite, 15 de vinho, 13 de biscoito, 22 de pólvora, 361 frasqueiras de aguardente, 9 rolos de tabaco, 3 fardos, 5 caixas e 2 embrulhos.

À maneira do que ficou dito sôbre o mecanismo do comércio com os centros do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, a Junta da Administração da Companhia, com sede em Lisboa, mantinha feitores nas diferentes praças do reino encarregados da defesa dos interêsses da sociedade. A incumbência era a mesma de seus colegas estabelecidos nos mencionados entrepostos europeus : receber, distribuir e remeter. Tudo era feito de acôrdo com as determinações da Administração da emprêsa que disciplinava as trocas consoante a lei econômica da oferta e da procura.

Uma vez estocados os produtos europeus nos armazéns da Companhia, à Boa Vista, competia à Junta da Administração organizar, conforme a situação do mercado, as cargas endereçadas aos administradores no ultramar : Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu, Cabo Verde e Angola.

A procedência dos artigos europeus que figuram nos quadros demonstrativos era variada. As pipas e barrís de vinho eram, sobretudo, provenientes da cidade do Pôrto.

Segundo consta de uma carta da Junta, datada de Lisboa a 21 de deezmbro de 1757, o administrador da Companhia na praça do Pôrto era, nessa data, Gualter Gomes de Souza (36). Por ordem do deputado António dos Santos Pinto, êsse feitor remeteu, naquela data, para os armazéns da Boa Vista, 30 pipas de vinho, diversas de aguardente e 401 maços de linhas, por conta e risco dos interessados na Companhia (37).

Da cidade do Pôrto os armazéns gerais da Companhia, em Lisboa, recebiam, outrossim, armamento, munição, pregos, ferramentas diversas e pedras aparelhadas para moínhos de descasque de arroz maranhense. Outra carta da Junta da Administração, datada de Lisboa a 20 de junho de 1757, acusa o recebimento de 1500 machados, 300 enxadas, 306 foices, 200 barras de ferro, 18 milheiros de pregos, 50 "feixos" de espingardas e cunhetes com cartuchames (38).

Da cidade de Braga a Junta recebia os famosos chapéus finos e sombreiros de sol. Sabe-se, por exemplo, de uma entrada, sem data, nas casas da Companhia, em Lisboa, de seis caixões com 1105 chapéus de Braga remetidos por João Francisco Teles por conta e risco da Companhia (39).

Boa parte da aguardente que engrossava as carregações era oriunda de Viana do Castelo, cidade do norte de Portugal. Um registro do mencionado "Memorial" (40), datado de Lisboa a 5 de dezembro de 1757, alude à entrada de 37 pipas de aguardente enviadas de Viana por Felipe Martins Ferreira por conta e risco dos interessados na Companhia (41).

O sal que enriquecia as carregações de Lisboa seria, provàvelmente, de Setúbal ou Aveiro. É o que se nos afi-

---

(36) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62, carregaão n. 173.
(37) Idem, carregaões ns. 173, 175 e 15.
(38) Idem, carregações ns. 97 e 98.
(39) Idem, carregaão n. 103.
(40) Ibidem.
(41) Idem, carregaão n. 137.

gura aceitável, visto que as grandes áreas de salinação, em Portugal (42), circunscrevem-se, sobretudo, a essas regiões litorâneas. Os demais artigos alimentícios eram provenientes de outros campos portuguêses produtores de vinho, azeite, carnes, aguardente, vinagre, manteiga, queijos, etc..

A Junta da Administração adquiria, além disso, pólvora, sêda e chapéus finos nas próprias indústrias metropolitanas, então fielmente representadas pela "Real Fábrica da Seda", "Real Fábrica dos Chapeus" e "Real Fábrica da Pólvora", segundo consta dos registros dos mencionados "Livros de Compras" da Companhia do Grão Pará e Maranhão, guardados no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (43). A melhor forma de pagamento dêsses artigos eram os produtos tropicais do Pará e do Maranhão, especialmente café, cacau, algodão, arroz, salsa, sola, couros, madeiras, atanados, cravo grosso e fino (44).

Parte das mercadorias embarcadas em Lisboa era consumida pelo pessoal dos navios durante as viagens. O grosso, porém, tinha destinação certa : dar entrada nos armazéns da Companhia em S. Luís, Belém, ilhas de Cabo Verde, Cacheu, Bissau e Angola (45). As respectivas juntas subalternas estantes nessas filiais no ultramar, uma vez conferidos os conhecimentos das cargas, redistribuíam pelos diferentes organismos consumidores os artigos oriundos da capital do reino.

Nos enigmáticos sertões da Amazônia e de Mato Grosso as populações viviam permanentemente ameaçadas de inanição por falta de alimentos. Graças à Companhia pôde a Coroa solucionar, embora momentâneamente, a delicada

---

(42) Sôbre o sal português, veja-se o admirável estudo de Virgínia Rau — A exploração e comércio do sal de Setúbal. Estudo de História Econômica. Lisboa, 1951.
(43) A.H.M.F. — L.C.C.G.P.M. ns. 65 e 66.
(44) Vejam-se os capítulos sôbre a carregações do Pará e do Maranhão.
(45) Cf. Os Balanços da Companhia, onde figuram as mercadorias em estoque no ultramar (milhares de réis).

questão do abastecimento, em víveres, de certas áreas humanizadas da colônia.

Para isso a Companhia organizou a "captura" do tráfico de Mato Grosso, através da magnífica via fluvial do Madeira. Entrar em relações mercantís com as populações dos campos auríferos de Vila Bela e com os aldeamentos que se distribuíam pelo vale do Baixo Amazonas e seus tributários era, com efeito, um dos intentos do govêrno da poderosa emprêsa capitalista.

Apesar da conhecida adversidade amazônica, com seu clima hostil e sua floresta intrincada, repleta de indígenas e animais agressivos, os administradores da Companhia tiveram a fortuna de encontrar um fator geográfico deveras favorável para a obra da penetração continental : rios que se ofereciam à navegação relativamente fácil e, portanto, pouco arriscada e dispendiosa (46).

O tráfico interno, assente nas carregações enviadas de Lisboa pela Junta da Administração, era verdadeiramente intenso nas regiões mineiras da capitania de Mato Grosso, sobretudo nos dourados campos de Vila Bela. A rota comercial aproveitava-se do vale do Madeira, no qual a realeza mandou estabelecer dois postos fiscais : um em Borba, outro em Santo António (47). Ao mesmo tempo a Coroa determinou que todo o tráfico legal do ouro de Vila Bela fôsse feito pelo Rio Madeira (48). Razões político-militares de defesa de patrimônio (49) e estímulos de natureza econômica explicam o esfôrço da monarquia através da administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, go-

---

(46) Veja-se o capítulo — A situação do norte do Brasil.
(47) Ibidem. Vide ainda o mapa — Defesa da soberania política de Portugal (Rêde permanente de fortfiicações militares).
(48) A.P.P.C.M. — Carta de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, datada de Belém do Pará a 26 de fevereiro de 1753, a Diogo de Mendonça Côrte Real, in C.G.M. Códice n. 695 (1752-1757); A.B. A. P. P., tomo I (1752-1757), Doc. 28, págs. 39-40. Belém do Pará, 1902.
(49) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

vernador e capitão-general do Estado do Grão Pará e Maranhão (50), no sentido de ser organizada a penetração continental pelo estratégico vale do Madeira (51), fronteira natural que separava a capitania de Mato Grosso de sua congênere do Rio Negro (52).

A montagem da rota do Madeira corresponderia, quer-nos parecer, a uma autêntica "captura" econômica em proveito do norte do Brasil, especialmente de Belém do Pará, grandemente beneficiado com o tráfico do ouro de Vila Bela. A "captura" do precioso metal amarelo traria, em contrapartida, um diminuendo do volume e valor comercial entre a capitania de Mato Grosso e S. Paulo. É o que se nos afigura plausível. Na verdade, a depressão do tráfico entre S. Paulo e Mato Grosso, no comêço da segunda metade do século XVIII, não se deve, apenas, à extenuação das minas de Cuiabá e Mato Grosso. A referida "captura" pelo vale do Madeira seria contribuinte da quebra da velha e grossa cadeia de comércio entre as capitanias de S. Paulo e Mato Grosso. O rio Madeira era, realmente, um caminho fluvial mais fácil para as minas de Mato Grosso, bem como para a fronteira espanhola da Bolívia (53). Não admira, portanto, que a navegação comercial pelo vale do Madeira fôsse tomando incremento à medida que crescia o tráfico da Companhia. Era pelo estratégico tributário do

---

(50) Cf. A situação do norte do Brasil.
(51) "'comercio pelo rio Madeira, com o qual aumentarão as minas, o comercio e o rendimento desta Alfandega. Seguraremos a navegação do Madeira e do Guaporé e ficaremos fortes naqueles limites nos quais não tinhamos força alguma com que repelir violencio dos vizinhos" (A.P.P.C.M. — C.G.M. Códice n. 695, 1752-1757).
(52) Cf. Mapa manuscrito da Capitania do Rio Negro, in A.A.N.R.J. n. 169.
(53) A "captura" do ouro de Mato Grosso pelo vale do Madeira deve-se, outrossim, à esperteza dos mercadores que preferiam drenar o precioso metal amarelo para as capitanias do Pará e Maranhão a fim de não pagarem os quintos no Estdo do Brasil. Na "Correspondência dos Governadores com a Metropole" acham-se informes dessa natureza. Veja-se, sobretudo, o Códice n. 695 — Reinado de D. José I (1752-1757) — guardado no A.P.P.C.M.

Amazonas que se provia de gêneros a dourada terra de Mato Grosso, especialmente os campos auríferos de Vila Belo (54). Foi, outrossim, através do vale do Madeira que se retirou D. António Rolim de Moura, governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso, e que transitaram seus sucessores. Era, além disso, por essa via de penetração continental que os capitães-generais mantinham correspondência com o rei e com o seu Conselho Ultramarino, sinal evidente da importância política e econômica do rio Madeira, enormemente valorizado pela ação mercantilista da Companhia na segunda metade do século XVIII. Nos códices da "Correspondência dos Governadores com a Metrópole" e da "Correspondência dos Governadores com a Capitania do Rio Negro", guardados no Arquivo Público do Pará (55), encontram-se preciosos informes dessa natureza.

Mato Grosso era, pois, abastecido pela Companhia através dessa magnífica via fluvial. Do pôrto de Belém, na baía do Guajará, partiam as canoas de índios remadores com as mercadorias enviadas do reino para a colônia pela Junta da Administração.

Uma "Memoria dos Preços que no Mato Grosso são vendidos os generos molhados e secos", guardada no Arquivo Histórico Ultramarino (56), em Lisboa, sem data nem

---

(54) Os comboieiros de Mato Grosso que partiam de Belém do Pará com destino aos campos auríferos eram obrigados a assumir o compromisso obrigando-se a não transportar "passageiro algum, homem ou mulher, branco ou preto ou desertor de tropa", sem licença por escrito dada pelo governador e capitão-general do Estado, sob pena de pagarem 200$000 réis em dinheiro por pessoa "que levarem sem licença, além das mais que parecerem ao mesmo Senhor". Eram, outrossim, obrigados a registrar as licenças na Fortaleza do Gurupá e na vila de Borba, apresentando-as ao general de Mato Grosso "para lhe constar o número e qualidade de pessoas com que daqui partem". Para isso os comboieiros assinavam termos de compromisso. (Cf. "Termos de Assinaturas dos Comboieiros e Commerciantes das Minas", in A. P. P. C. M. — Códice n. 1112).

(55) A.P.P.C.M. — C.G.M. Códices ns. 695 (1752-1757), 696 (1759-1761) e 697 (1763-1768); C.G.C.R.M., Códice n. 778 (1772-1777); C.G.D. — Códice n. 590 (1765-1771).

(56) A.H.U. — C.P. n. 33 (1772).

nome, mas que tudo indica ser de 1772, menciona o valor de alguns produtos vendidos nas regiões mineiras. A relação seguinte é elucidativa.

Escravo negro "boom"	200 oitavas ou 300$000 réis
Escravo negro "inferior"	de 160 a 180 oitavas
Escrava negra	2 arrates de ouro ou 384$000 réis
Sal	15 a 30$000 o alqueire
Queijo flamengo	3$000 cada um
Vinho tinto	3$000 cada frasco
Vinagre	3$000 cada frasco
Azeite	3$000 cada frasco
Aguardente	3$000 cada frasco
Farinha de trigo	3$000 cada pacote c/3 arrôbas
Paio	$900
Chá	6$000 o arrátel (57)
Café	$750 o arrátel (58)
Manteiga	$750 o arrátel
Baeta encarnada, azul ou parda	15 tostões (59) cada côvado (60)
Pano encarnado, azul ou pardo	4$500 cada côvado
Chapéus finos	10$500 cada um
Chapéus grosseiros	4$500 cada um
Meias de seda	7$500 cada par
Meias de linha	1$500 cada par
Panos de linho para lençóis	1$500 cada vara (61)
Panos de linho para camisas	2$260 cada vara
Panos de "Bretanha"	9$000 cada peça
Panos de "Cambraia" lisa	7$500 cada vara
Abotoaduras de metal	9$000 o par
Veludo encarnado, azul e preto	7$500 cada côvado
Tafetá	1$500 cada côvado
Seda lisa	4$500 cada côvado
Facas flamengas	$400 uma
Tesouras	$750 uma
Espelhos pequenos	$400 um

(57) O arrátel equivale a 459 gramas.
(58) Trata-se do café paraense.
(59) Moeda de prata do valor de 100 réis. Assim sendo, cada côvado de baeta custava 1$500 réis.
(60) Medida de comprimento, já fora de uso, igual a 66 centímetros.
(61) Medida antiga de comprimento, igual a um metro e dez centímetros.

Pentes de marfim	$400 um
Pentes de tartaruga	1$500 um (62)
Machados	3$000 um
Foices	1$500 um
Anzóis	3$000 a dúzia (63)
Fechaduras	2$250 cada uma
Pratos	$750 cada um
Louça (da Índia ?)	45$000 o apar. p/chá ou café
Pratos (da Índia ?)	2$250 cada um
Copos de vidro	$750 cada um
Frascos de vidro	1$200 cada um
Ferro em barra (do reino ou da Suécia ?)	$400 o arrátel
Aço	$750 o arrátel
Cobre em caldeiras	1$500 o arrátel
Pólvora	4$500 o arrátel
Estanho	1$500 cada prato pequeno
Cera branca	1$500 cada vela de meio arrátel
Alfazema (64)	$400 cada arrátel
Sabão (65)	$750 cada arrátel

Nas minas e vizinhanças tinham grande aceitação: camisas de pano de linho, chitas, lenços de côres, linhas para costura, riscados de Hamburgo, lãs e sêdas para vestidos, abotoaduras de metal, retrozes de côres diversas, ferramentas, chumbo em barra, pregos e, naturalmente, mercadorias alimentícias — presuntos, bacalháu, vinho, azeite, etc. (66).

A margem de lucro era deveras enorme. Um arrátel de chá, por exemplo, que em Lisboa os deputados da Junta da Administração da Companhia adquiriam por 800 réis, era vendido na capitania de Mato Grosso por 6$000 réis (67); um prato que custava dez réis nas olarias (68) era nego-

---

(62) Repare-se no valor dos pentes de tartaruga, mais caros que os de marfim!
(63) As linhas seriam de manufatura indígena. É o que se nos afigura.
(64) Arbusto da família das labiadas. É odorífera e exala um perfume muito intenso e agradável, quando lançada no fogo.
(65) "é mau e é feito no Pará". (Cf. "Memória"...).
(66) Cf. "Memória...
(67) Ibidem.
(68) Alguns não sairiam das olarias da própria Amazônia ?

ciado nas minas de Vila Bela e vizinhança por 750 réis (69); um moio (70) de sal remetido de Lisboa para o Pará, que era pago em Portugal a 550 réis, em julho de 1755 (71), custava nas minas da capitania de Mato Grosso de 15 a 30$000 réis o alqueire; o azeite, que era adquirido no reino por 2$000 réis o barril, era vendido em Vila Bela a 3$000 réis o frasco; uma pipa de aguardente posta a bordo custava em Lisboa 44$443 réis, enquanto um frasco dela custava 3$000 na capitania de Mato Grosso; uma pipa de vinagre, paga em Lisboa a 6$000 réis, deixava, igualmente, bom lucro, porquanto em Mato Grosso um frasco custava 3$000 réis (72.) Eis alguns expressivos exemplos da percentagem de ganho auferido pela Companhia.

As minas de Mato Grosso, bem como outras áreas geoeconômicas do patrimônio ultramarino da Coroa, tinham fome de comestíveis, têxteis e metais. Em contrapartida, as praças do reino, do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo, tinham avidez de produtos tropicais comerciáveis. Os navios da Companhia eram os medianeiros. Com semelhante política econômica de transporte pôde a emprêsa pombalina auferir bons dividendos (73), incitamento de sua ação colonizadora numa vasta área da Amazônia brasileira.

A exuberância e multiplicidade das carregações de procedência européia, bem como de suas congêneres do Pará, Maranhão, Cacheu, Bissau, Angola e Cabo Verde (74), constituem sinal evidente da amplitude das relações comerciais da gigantesca emprêsa colonial.

---

(69) Cf. "Memória"...
(70) Medida de capacidade do antigo sistema equivalente a 60 alqueires ou 828 litros.
(71) A.H.M.F. — M. n. A. Liv. 62.
(72) Ibidem.
(73) Cf. A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M. Veja-se, outrossim, o capítulo — Os Balanços da Compmanhia.
(74) Cf. Carregações...

A diversidade das mercadorias que engrossavam as rotas terrestres e marítimas reflete, fielmente, a sobressaliente projeção da poderosa sociedade anônima numa conjuntura econômica imperial portuguêsa, de um lado, e, de outro, numa verdadeira tessitura capitalística de nítida feição intercontinental. Graças a essa vigorosa rêde de trânsito mercantil de artigos oriundos de três continentes — Europa, África e América — a Companhia pôde, realmente, alterar a feição do mapa econômico do mundo atlântico. Realizou, assim, autêntica transformação do regime internacional de alguns produtos tropicais afro-americanos e do crescente industrialismo europeu. Disso tudo tinha necessàriamente que resultar a alteração dos itinerários do mundo dos negócios e, bem assim, da contextura capitalista das rotas atlânticas à distância.

Portugal desempenhava, portanto, através da emprêsa colonial, admirável papel de "eixo" entre os portos da Europa do Norte e o mundo tropical. Binômio quase perfeito: fomento ultramarino e giro mercantil.

A diversidade das mercadorias que engrossavam as rotas terrestres e marítimas refletia, fielmente, a crescente projeção da poderosa sociedade anônima nessa conjuntura econômico-imperial portuguêsa, de um lado, e, de outro, numa verdadeira ecúmene capitalista de mútua relação intercontinental. Graças a essa vigorosa rêde de trânsito mercantil de artigos oriundos de três continentes — Europa, África e América — a Companhia pôde, realmente, alterar a feição do mapa econômico do mundo atlântico. Registou, assim, autêntica transformação do regime internacional de alguns produtos tropicais afro-americanos e do crescente industrialismo europeu. Disso tudo tinha necessàriamente que resultar a alteração dos itinerários do mundo dos negócios e, bem assim, da conjuntura capitalista das rotas atlânticas à distância.

Portugal desempenhava, portanto, através da emprêsa colonial, admirável papel de "eixo" entre os portos da Europa do Norte e o mundo tropical. Binômio quase perfeito: tráfego ultramarino e giro mercantil.

CAPÍTULO II

OS BALANÇOS DA COMPANHIA

A CONTABILIDADE, ciência cuja evolução já se fazia acentuada em vários países da Europa no século XVIII, mòrmente a Itália pela sua tradição mercantilista (1), ainda não havia atingido em Portugal um desenvolvimento paralelo. Já o cronista Jacome Ratton, subscritor da Companhia do Grão Pará e Maranhão, lamentava "a falta de pessoas instruídas na escripturação em partidas dobradas" em Portugal (2).

A Contabilidade portuguêsa na época do marquês de Pombal, segundo nos mostram os Balanços da Companhia de Comércio e Navegação, ainda estava eivada de tradições medievalistas. Ao invés de enveredar pelos amplos caminhos das "partidas dobradas", achava-se ainda adstrita ao método das "partidas simples" de cujo empirismo decorre a limitação dos horizontes contábeis. Tôda a escrituração mercantil que reçuma dos Balanços da emprêsa ultramarina num antiquado sistema de apuração dos resultados

---

(1) Cf. Fourastié, Jean — Comptabilité générale. Paris, 1948; L'Assurance au point de vue économique. Paris, 1946; La Comptabilité. Paris, 1945; Roover, R. de — La formation et l'expansion de la comptabilité à parties doubles, in Annales d'Histoire Économique et Sociale, março e maio, 1939; Gomberg, L. — Histoire critique de la théorie des comptes. Genebra, 1928.

(2) Recordações..., pág. 216.

das operações de compras e vendas em determinadas praças, dos benefícios ou prejuízos das viagens dos navios de comércio, ou ainda no cômputo de despesas ou de bens patrimoniais, nem sempre obedecendo aos princípios mais harmônicos com a evolução da ciência contábil.

Examinemos, igualmente, o caso das "Naos de Guerra" incorporadas ao patrimônio da Companhia "por ser dádiva de Sua Magestade" sem que, entretanto, se lhe atribua um quantum representativo "porque a Companhia não desembolçou o seu valor". Poder-se-ia argumentar que a dádiva era aleatória tanto que em 1762 uma das Naus de Guerra — Nossa Senhora da Atalaia — revertia à Coroa (3), destinada naturalmente à defesa do império em outros setores. Faltam, infelizmente, elementos para a verificação da sorte da outra nau — Nossa Senhora das Mercês — que, ao que tudo indica, deveria ter revertido ao patrimônio régio após a dissolução da privilegiada instituição mercantilista.

Falta na escrituração da Companhia do Grão Pará e Maranhão uma unidade de agentes consignatários que, na moderna Contabilidade, arcam com a responsabilidade de setores distintos da vida comercial como, por exemplo, o de *Mercadorias*. A própria apuração dos lucros que deixam as mercadorias faz-se por um processo obsoleto. Como não era possível conhecer-se o resultado das operações que ainda estavam pendentes de "contas de vendas", procedia-se por estimativa que muitas vêzes superava de muito as previsões, pesando nos Balanços futuros e dando assim uma aparência de instabilidade aos Balanços.

Examine-se, outrossim, o caso do sal que se destina a princípio a produzir 300% de lucros (4) e que, finalmente, se reduz a 10% (1773-1774), depois de uma cotação decres-

---

(3) A.H.M.F. — L. B. da C. G. P. M. n. 76, demonstração de 1762, fl. 165.

(4) Idem, Balanços de 1761, 1762, 1763 e 1764.

cente entre 1765 e 1772. Os prejuízos apenas com o sal pelo otimismo das previsões anteriores somavam na demonstração do Balanço de 1770 (5) mais de 9.000$000, pouco menos de 2.000$000 em 1771 (6) e mais 1.600$000 réis em 1772 (7).

Outros produtos estiveram sujeitos a estas conjecturas otimistas, principalmente os escravos, mercadoria de difícil cálculo antecipado de rendimento, mercê das doenças, fugas, baixa de preços ou, quiçá, da possível desonestidade dos agentes a que somos levados à suposição em face da contradição dos lucros iniciais e dos prejuízos acentuados dos últimos anos da vida da Companhia. Consulte-se o quadro demonstrativo seguinte.

COMÉRCIO DE ESCRAVOS
(1756 - 1774)

ANOS	LUCRO (réis)	PREJUIZO (réis)	
1756	437$960	—	ANOS LUCRATIVOS
1757	5.515$929	3.582$926	
1758	16.642$893	—	
1759	4.343$639	—	
1760	119$511	—	
1761	—	98$524	
1762	19.968$328	—	
1763	19.192$388	—	
1764	1.741$013	—	
1765	45.414$239	—	
1766	1.478$571	—	
1767	—	11.595$831	ANOS NEGATIVOS
1768	505$520	—	
1769	3.543$782	627$338	
1770	—	16.338$719	
1771	—	8.288$435	
1772	—	25.669$246	
1773	—	120.046$430	
1774	—	16.571$172	

(5) Idem, fls. 220-222.
(6) Idem, fl. 240.
(7) Idem, fl. 260.

Outra curiosidade dos Balanços da Companhia nos derradeiros exercícios financeiros em que os lucros, deduzidos os 11 1/2% que se distribuíam aos acionistas, caem a cifras insignificantes,

1770.	$003
1771.	$400
1772.	23$360
1773.	73$470
1774.	78$052

pode ser verificada na tabela anexa referente aos lucros da emprêsa antes da distribuição dos dividendos.

LUCROS DA COMPANHIA APURADOS EM BALANÇOS DE 1756 A 1774

(Dividendos não incluidos)

ANOS	IMPORTÂNCIAS (réis)	
1756	51.463$329	MÉDIA ANUAL — 88.267$145
1757	97.070$064	
1758	93.586$935	
1759	81.372$476	
1760	150.579$229	
1761	218.660$811	
1762	136.304$807	
1763	26.906$465	
1764	105.120$215	
1765	165.723$546	
1766	105.746$417	
1767	65.771$149	
1768	56.358$370	
1769	54.516$675	
1770	53.544$003	
1771	53.544$400	
1772	53.567$360	
1773	53.617$470	
1774	53.622$052	
S O M A	1.677.075$763	

O fato parece explicar-se por um artifício contabilístico que passamos a expor. Comprometida na defesa das regiões coloniais pela construção de fortalezas, como a de São José de Bissau, ou reedificação das existentes em pontos vitais do seu comércio, na África e no Brasil (8), destina a Junta da Administração da Companhia, nos citados anos, vultosas somas que parecem estar condicionadas à largueza dos lucros. Assim, respeitando religiosamente o montante dos dividendos que exigiam 53.544$000 réis, podia a Companhia reservar para a emprêsa defensiva do patrimônio da Coroa as somas abaixo :

1770	64.311$900
1771	46.960$000
1772	8.000$000
1773	38.696$601
1774	8.540$000
Total.	166.508$501

Tão elevada quantia que contrasta com as minguadas parcelas dos lucros prova à saciedade que a Companhia, mais do que uma instituição mèramente mercantil, realiza um objetivo de natureza política que, se de certo modo resguarda o seu patrimônio, fornece à Coroa sólidos elementos contra os inimigos que ameaçam as cobiçadas fontes de prosperidade situadas no ultramar.

Dois atos da Companhia que se filtram dos Balanços revelam caracteres que estão longe dos limitados campos de ação comercial e evidenciam o entrosamento da organização monopolista mercantil com a política estatal. Na explicação n.º 16 do Balanço de 1774 lê-se :

(8) Veja-se o capítulo — Defesa do patrimônio ultramarino da Coroa.

"São 13 carregações de mantimentos para Cabo Verde as quais se reputão perdidas por serem destinadas a remediar a fome que padecião os moradores das ditas Ilhas .... 37.329$209" (9).

Parece-nos óbvio que uma emprêsa comercial não iria dedicar tão polpuda soma para a época (cêrca de 1/12 do seu Capital) para obra tão humanitária se não obedecesse aos imperativos de colaboração com a Coroa, embora em momento em que começava a periclitar a estrêla que a favorecia.

Outro ato de cunho benemérito ocorre sob a rubrica n.º 20 do Balanço de 1775 :

"He o custo porque se resgatou hum escravo no Pará a quem se mandou dar liberdade pela Acção que obrou na defesa da Galera Nossa Senhora do Cabo contra os Argellinos... 130$000'.

A eloqüência do gesto dispensa maiores comentários. A luta contra a pirataria da época custou à Companhia não sòmente o resgate de escravo que defendia com bravura o patrimônio de seus senhores. Os Balanços da sociedade monopolista de comércio e navegação estão polvilhados de notas que nos revelam a envergadura da luta contra os adversários da realeza, de que, por vêzes, resultam desastres que, pesando nos rendimentos da Companhia, levam-na a equipar-se melhor para a defesa do seu patrimônio e, consequentemente, da soberania do monarca (10).

Assim, por exemplo, se a multiplicação dos navios da Companhia resulta, em parte, do aumento do volume de suas transações, não é menos verdade também que decor-

---

(9) Cf. L. B. da C. G. P. M. 1774.

(10) No Balanço de 1768 figura a perda da Galera São Domingos que em 1766 encontramos despachada para Cabo Verde : o navio "em que fizerão prêza os Argellinos" (Cf. L. B. da C.G.P.M., fl. 184) valia 1.883$308 e a sua carga estava avaliada em 6.440$440 réis.

rem da necessidade de segurança das frotas. Eis porque duas naus de guerra cedidas pelo rei figuram em seu patrimônio (reduzidas a uma em 1762, como vimos) para maior segurança dos transportes em rotas tão infestadas de adversários da Coroa portuguêsa.

A Companhia que em 1759 contava com treze navios (duas naus de guerra) no valor de 52.868$392 réis tinha em 1774 trinta e duas unidades avaliadas em 130.209$382, tendo perdido nesses três lustros de atividades treze embarcações que haviam custado a seus cofres 43.355$842 (11). Êste progresso quantitativo não traduzia, todavia, uma prosperidade econômica como se depreende do quadro seguinte em que comparamos os lucros oriundos das carregações com os dos fretes.

(11) Cf. L. B. n. 76.

QUADRO DEMONSTRATIVO DOS LUCROS NAS CARREGAÇÕES E NOS FRETES — (1756 - 1774)

ANOS	LUCROS NAS CARREGAÇÕES (réis)	FRETES	
		LUCROS (réis)	PERDAS (réis)
1756	64.376$283	10.699$879	17.016$024
1757	76.382$243	33.541$280	5.918$357
1758	92.946$436	21.663$168	17.547$140
1759	108.256$525	—	—
1760	114.452$196	41.704$277	1.869$924
1761	238.939$541	17.701$696	11.217$811
1762 *	173.598$241	16.454$147	45.373$628
1763	73.353$217	11.782$067	8.392$720
1764	114.729$425	14.473$591	14.027$668
1765	157.558$390	25.041$121	2.802$085
1766	103.139$854	17.308$786	11.089$840
1767	87.342$529	9.973$363	9.096$700
1768 **	105.992$465	12.388$540	22.585$524
1769	107.771$670	11.675$340	9.894$225
1770	189.881$880	6.811$845	9.963$388
1771	129.915$202	9.244$302	8.507$692
1772	100.726$528	20.615$998	18.039$500
1773	95.980$213	28.951$543	7.648$757
1774	145.964$006	18.753$853	16.249$820
SOMA		328.794$796	236.740$803 ***

Se examinarmos, por exemplo, os anos de 1762 e 1768 através da frieza e insensibilidade dos números, chegaremos a conclusões realmente desnorteantes. Se é verdade que 1768 é um ano de resultados medíocres para o comércio da Companhia, o vulto dos prejuízos nos fretes pode ser explicado pelo fracasso do carregamento da Nau "Nossa

---

* Custeio das Naus de Guerra:

Perdas — N. S. da Atalaia	5.491$088
" — N. S. da Atalaia	14.815$119
" — N. S. das Mercês	15.579$765
	35.885$972

** Prejuízo da Nau Nossa Senhora do Cabo .... 11.832$967

*** Lucro nos fretes .... 92.053$993

(14) Cf. Explicação 14 — C. fl. 68 dos Balanços.

Senhora do Cabo" cujo déficit atingindo 11.832$967 (12) supera, por si só, as perdas consignadas nesta rubrica que se elevavam no referido ano a 10.196$984 (13).

Não cabe, todavia, a mesma explicação para o resultado anormal do ano de 1762, um dos mais prósperos para o setor das operações comerciais, apenas superado pelos anos de 1761 e 1770, apresenta, entretanto, o mais alto índice negativo do ramo de fretes com um déficit de 28.919$481 (14) que jamais se verificou nos demais anos em tão alto nível.

O responsável por tão quantioso prejuízo são as naus de guerra Nossa Senhora das Mercês e Nossa Senhora da Atalaia, esta última, como já comentamos, revertida nesse ano à Coroa. O dispendioso custeio da primeira nau atingiu neste ano de tensão internacional a elevada soma de 18.225$835 e produziu apenas 2.646$070 ocasionando um rombo de 15.579$765. A nau Nossa Senhora da Atalaia, depois de produzir um déficit de 5.491$088, despendeu 14.815$119 réis no apresto para nova viagem quando foi devolvida à Coroa (15). Somavam, portanto, estas perdas 35.885$972 que, pesando na rubrica dos fretes, explicavam o volumoso prejuízo do referido ano que, de outro modo, apresentaria saldo positivo. Acentua-se, assim, o caráter de colaboração da Companhia com o Estado na defesa do patrimônio ultramarino da realeza muito além do que estava obrigada precípuamente.

Ressalte-se, por fim, que a Companhia exorbita por vêzes as suas atribuições carregando cera, livros e moeda provincial para o Rio de Janeiro ou para a Bahia como

(12) Explicação 14 — C. Fl. 179 dos Balanços.
(13) Ibidem.
(15) No Balanço de 1766 aparece consignada mais uma despesa de 949$898, quantia que "se dispendeo até o tempo de sua entrega a Sua Magestade". Julgamos tratar-se de despesa anterior a 1762, data da devolução à Coroa da fragata, mas sòmente apurada em 1766. Desde 1762 não encontramos mais essa nau de guerra relacionada entre as naus "costeadas". Daí a nossa conclusão.

ocorre em 1762 (16) ou em 1763 (17) ou ainda em 1765 (18), obedecendo por certo a imperativos políticos e com evidentes danos para os seus interêsses. Só em uma remessa de 77 escravos de Angola para o Rio de Janeiro em 1765, avaliada em 4.120$564, apurava a Companhia apenas 2.224$555 (19). Note-se, ademais, que, em 1771, quando se apuram "dívidas falidas", para um montante de 2.950$832 do Maranhão onde avultam as operações, o Rio de Janeiro apresenta-se com a elevada cifra de 4.950$123 réis (20). Noutra partida de 30 escravos, em 1772, perdia a Companhia 606$096 (21).

Os Balanços da emprêsa colonial revelam-nos ainda outros aspectos deveras curiosos. Assim no tocante à distribuição dos lucros não obedece a um princípio uniforme e, muito menos, aos imperativos dos Estatutos da emprêsa. Obrigada por êstes a dividir "anual e successivamente pro rata no referido mez de Julho o que pertencer a cada hum dos interessados" (22), divide a Junta da Administração da Companhia progressivamente desde 6% de dividendos (1769) até 11 1/2% em que se estabilizou a quota nos anos de 1768 a 1774, com uma exceção em 1767 quando os interêsses caíram a 8 3/4% (23) quando haviam atingido 11% no ano anterior.

Ora, se a Companhia distribui dividendos inferiores aos seus lucros, salvo o caso esporádico de 1763 em que a Junta da Administração dividiu os interêsses superiores

---

(16) Cf. L. B. fl. 69.
(17) Idem, fl. 87.
(18) Idem, fl. 115.
(19) Idem, fl. 117.
(20) Idem, Demonstração de 1771.
(21) Idem, fl. 258.
(22) Cf. Instituição, § 52, pág. 17.
(23) Há uma disparidade entre os Balanços e a lista apensada aos referidos livros. Embora o Balanço de 1767 consígne 11 1/4 para ser distribuído em 1768, o mapa demonstrativo do pagamento de dividendos aponta apenas 8 3/4%, ou seja 35$000 por ação, num total de 40.740$000 dos quais foram efetivamente pagos 40.605$000. Não apuramos a razão dêste contraste.

aos benefícios do referido ano, depreende-se uma acepção particular do "pro-rata".

Teria a Companhia preferido constituir um "fundo de reserva", como chamaríamos em moderna linguagem contábil, que ia de modo progressivo valorizando as ações que de 400$000 em 1755 foram subindo sucessivamente até valerem 1.151$786 por ocasião do último Balanço (24).

Constituiu, portanto, o emprêgo de capital na emprêsa monopolista um bom negócio, uma vez que produzia o dinheiro, dado por empréstimo, na época, cêrca de 10% como se infere dos juros pagos pela própria Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão que, em 1769, abonava à sua co-irmã, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba — a quantia de 2.675$554 correspondente aos juros de 40.000$000 contados de 1.º de janeiro a 2 de setembro de 1769, data do resgate do empréstimo (25).

No que se refere aos lucros da Companhia em seu período contábil, verificamos que provêm de duas fontes principais: os auferidos sôbre mercadorias e os sôbre fretes. Limitada pelos Estatutos ao ganho máximo de 45% sôbre as fazendas sêcas, exceto farinha e comestíveis sêcos (26), e 15% livres sôbre as fazendas molhadas, farinha e mais comestíveis secos (27), restringia a Companhia, em média, os seus lucros de 20% a 15% nas carregações de fazendas sêcas para os centros de seu monopólio e de 12% a 10% sôbre os mantimentos.

Já nas suas transações com as praças do Báltico, do Mar do Norte e do Mediterrâneo europeu, por onde escoavam os artigos tropicais mercantilizáveis, especialmente a urzela de Cabo Verde e o algodão maranhense, os lucros

---

(24) Vide o capítulo — Os acionistas e o capital social.
(25) Cf. L. B. da C. G. P. M. Demonstração de 1769, fl. 201.
(26) Instituição..., parágrafo 23, pág. 10.
(27) Idem, parágrafo 24.

não tinham limites atingindo, por vêzes, a mais de 100% sôbre o preço de custo (28).

É curioso observar-se que se o comércio de mão-de-obra escrava africana é, geralmente, deficitário, já as carregações para a África dão margem a lucros que se escalonam de 70% a 30% permitindo, assim, uma compensação razoável que pode escapar a olhos menos avisados.

Operando com capital de 465.600$000 a Companhia auferiu lucros que variavam no setor das mercadorias desde 64.376$283, em 1756, até 238.939$541, em 1761 (29), cifras que representavam aproximadamente de 15% a 50% de seu capital.

O montante total dos lucros era fornecido pelos fretes, excepcionalmente deficitários, como já vimos, e que deixaram ainda em dezenove anos de giro mercantil um lucro de 92.053$993 (30), com uma média anual superior a 4.800$000 durante o período apurado da contabilização da Companhia, que se estende de 1756 a 1774.

As despesas da gigantesca organização mercantil, como as de tôdas as emprêsas prósperas, subiram num rítmo consentâneo com o desenvolvimento de suas operações. Se a princípio avultam os ordenados e a manutenção dos armazéns que oscilam entre 2.300$000 e 5.300$000 entre 1762 e 1774, apenas nos últimos anos vê a Companhia aumentar os seus encargos não sòmente pela necessidade de defesa do patrimônio, como vimos anteriormente, mas em obras de desenvolvimento da política fomentista da Coroa: instalação do cultivo e benefício do arroz (31), reparos de armazéns (32), assistência a exploradores do hinterland

---

(28) Em uma carregação de 131 sacas de urzela para Amsterdão em 1772, avaliada em 2.648$647, apurava líquido a Companhia 5.638$005 — cêrca de 110% (Cf. L. B. fl. 254).

(29) Vide tabela anexa referente ao lucro nas carregações.

(30) Ibidem.

(31) Cf. L. B. fl. 222.

(32) Idem, fl. 260.

(33), com o estabelecimento do cultivo da sêda (34) ou com a manutenção da escravaria requerida pela sua operosa administração. Sòmente em 1770 saíam de seus cofres 15.981$104 para atender a essas despesas excepcionais (35).

Tão poderosa emprêsa chegava à sua fase final de existência legal com um acervo de "Bens Moveis e de Raiz" que não atingia os 20.000$000 réis. Possuia, entretanto, em 1774, um estoque de mercadorias em poder dos administradores do Pará, Maranhão, Angola, Cacheu, Cabo Verde, Bisseu e de outras áreas coloniais (Rio de Janeiro inclusive), avaliado em 1.262.310$990 réis, dos quais 1.186.600$883 — cêrca de 94% — em poder dos responsáveis pelos negócios da Companhia no norte do Brasil (36).

Êsse total que nunca foi inferior a 700 contos de réis, sem computarmos o estoque nas diferentes praças da metrópole, e que chegou a atingir, em 1771, 1.466.028$258 (37) e mais 50.394$920 em Lisboa, mostra que a gigantesca emprêsa ultramarina de comércio movimentava um capital muito superior ao que cotizara, girando à base de um crédito sólido que lhe permite, sem exceção, dever muito além do que lhe devem.

Seu poderio e sua projeção fariam inveja a muitas das maiores organizações do comércio internacional de nossos dias se nos fôsse possível converter em moeda atual estas somas que se traduziriam em cifras realmente astronômicas.

O mapa estatístico seguinte, referente ao valor das mercadorias em estoque no ultramar, bem como as respectivas representações gráficas, ajudam-se a compreender melhor o portentoso crescimento orgânico da Companhia.

---

(33) Ibidem.
(34) Idem, fl. 222.
(35) Idem, Demonstração de 1770.
(36) Idem, fl. 285.
(37) Idem, fl. 247.

(33), com o estabelecimento do cultivo da sêda (34) ou com a manutenção da escravaria requerida pela sua operosa administração. Sòmente em 1770 saíam de seus cofres 15.981$104 para atender a essas despesas excepcionais (35).

Tão poderosa emprêsa chegava à sua fase final de existência legal com um acervo de "Bens Móveis e de Raiz" que não atingia os 30:000$000 réis. Possuía, entretanto, em 1774, um estoque de mercadorias em poder dos administradores do Pará, Maranhão, Angola, Cacheu, Cabo Verde, Bissau e de outras áreas coloniais (Rio de Janeiro inclusive) avaliado em 1.262.310$990 réis, dos quais 1.130.660$683 se achavam em poder dos responsáveis pelos negócios no Norte do Brasil (36).

Êsse total que nunca foi inferior a 700 contos de réis sem computarmos o estoque nas diferentes praças da metrópole, e que chegou a atingir, em 1771, 1.460.028$256 (37) e mais 50.384$920 em Lisboa, mostra que a gigantesca emprêsa ultramarina de comércio movimentava um capital muito superior ao que coligara, girando à base de um crédito sólido que lhe permite, sem exceção, dever muito além do que lhe devem.

Seu poderio e sua projeção fariam inveja a muitas das maiores organizações do comércio internacional de nossos dias se nos fôsse possível converter em moeda atual estas somas que se traduziriam em cifras realmente astronômicas.

O mapa estatístico seguinte, referente ao valor das mercadorias em estoque no ultramar, bem como as respectivas representações gráficas, ajudam-se a compreender melhor o portentoso crescimento orgânico da Companhia.

---

(33) Ibidem.
(34) Idem, fl. 222.
(35) Idem. Demonstração de 1770.
(36) Idem, fl. 285.
(37) Idem, fl. 267.

VALOR DAS MERCADORIAS DA COMPANHIA EM ESTOQUE NO ULTRAMAR — (1760 - 1774)

ANOS	PARÁ	MARANHÃO	ANGOLA	CACHEU	CABO VERDE	BISSAU E OUTROS	IMPORTÂNCIA TOTAL (Réis)
1760	339.377$918	232.963$707	18.959$073	34.534$233	82.741$445	**13.477$482** 26.035$972	734.612$348
1761	397.739$638	286.666$613	84.923$157	73.809$573	102.497$854	**36.751$183** 96.242$727	1.041.879$557
1762	570.507$912	282.033$296	57.961$473	51.368$969	85.428$122	**8.597$089** 45.097$783	1.092.397$555
1763	556.084$638	284.867$501	61.851$761	33.039$234	81.969$139	— 44.261$093	1.062.073$456
1764	608.530$389	289.272$949	74.684$184	32.480$422	95.054$776	**21.849$919** 61.547$165	1.161.569$885
1765	658.121$455	331.676$353	5.952$758	32.221$628	122.290$852	— 57.770$527	1.208.033$573
1766	577.709$933	390.039$888	3.066$944	21.740$043	109.791$801	**73.722$838** 97.972$852	1.200$321$461
1767	664.871$140	468.216$822	3.066$944	13.063$735	120.170$180	**92.100$946** 92.308$581	1.361.697$402
1768	500.511$130	512.013$879	9.992$458	—	105.623$606	**91.173$598** 93.797$981	1.221.939$054
1769	528.844$151	511.668$282	9.992$458	8.374$267	104.285$244	**63.010$995** 78.804$479	1.241.989$881
1770	618.748$865	538.043$735	8.336$263	16.087$172	113.278$379	**23.973$448** 52.704$443	1.340.238$847
1771	712.597$913	537.790$821	4.011$619	9.590$746	116.019$753	**32.692$406** 86.017$406	1.426.028$258
1772	711.554$442	463.966$471	4.011$619	9.926$701	86.612$829	**18.264$774** 18.264$774	1.294.336$836
1773	702.495$247	423.698$700	—	7.480$445	70.196$985	**10.300$000** 12.278$478	1.216.149$855
1774	741.644$432	444.956$451	—	10.699$955	40.715$460	**19.300$045** 24.294$692	1.262.310$990
						S O M A	17.905.578$958

25
20
15
10
5
0
PARÁ
MARANHÃO
CABO VERDE
ESTOQUE DE MERCADORIAS DA COMPANHIA NOS
PRINCIPAIS CENTROS COLONIAIS.
1 cm = 30:000$000
1760
1761
1762
1763
1764
1765
1766
1767
1768
1769
1770
1771
1772
1773
1774

25
20
15
10
5
0
1760
1761
1762
1763
1764
1765
1766
1767
1768
1769
1770
1771
1772
1773
1774
VOLUME TOTAL DO ESTOQUE DE MERCADORIAS
DA COMPANHIA NAS COLÔNIAS.
1 cm = 60:000$000

LISBOA
C. VERDE
PARÁ
MARANHÃO
ESTOQUE DE MERCADORIAS EM 1760

ESTOQUE DE MERCADORIAS EM 1774

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

GRÁFICOS

ESTAMPAS

MAPAS

TABELAS

ÍNDICE GERAL

PRINCIPAIS OBRAS PUBLICADAS PELA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

(Coleção Amazônica)

Série José Veríssimo:

"Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará", Antonio da Rocha Penteado, 2 vols., 1967.

"Belém do Pará — Estudo de Geografia Urbana", Antonio da Rocha Penteado, 2 vols., 1968.

"Compêndio das Eras da Província do Pará", Antonio Ladislau Monteiro Baena, 1 vol., 1969.

"MOTINS POLÍTICOS ou História dos Principais Acontecimentos Políticos da Província do Pará Desde o Ano de 1821 até 1835", Domingos Antonio Raiol, 3 vols., 1970.

"A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão", Manuel Nunes Dias, 2 vols., 1970.

Avulsos:

"O Coronel Sangrado", Inglês de Souza, 1 vol., 1968.

"Glossário Paraense", Vicente Chermont de Miranda, 1 vol., 1968.

"Esbôço Para a Geologia Entre A Cidade de Belém-Rio Gurupi E Atlântico-Rio Guamá, Fritz Louis Ackermann, 1 vol., 1969.

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98.

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

Av. Sete de Setembro, 1546 - Centro
69005.141 Manaus - Amazonas - Brasil
Tel.: 55 (92) 3131-2450
www.cultura.am.gov.br

Secretaria de
Cultura